COCHE A LA VISTA!..

AÑO XXVIII - FEBRERO 1975 - Nº 331
PRECIO: $ 8.— EN TODO EL PAIS

¿QUE PASO EN 1974?

¿QUE PUEDE PASAR EN 1975?

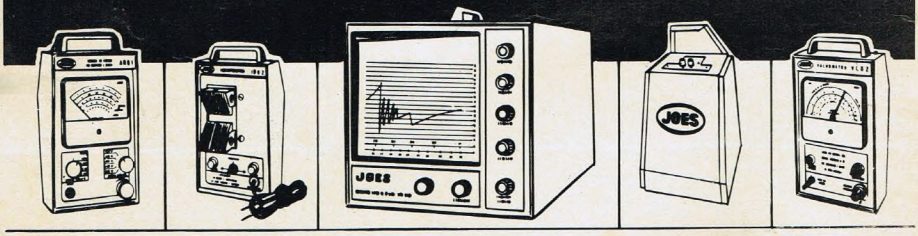
JOES®
FILTROS PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS
GOFFRE, CARBONE Y CIA
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
SOLICITELOS EN LAS CASAS DEL RAMO DE TODO EL PAIS

Las revistas de Mauro

"a punto" y basta!

JOES

es garantía de buen servicio



En instrumental de afinación JOES es la última "creación".
Satisface las exigencias de los especialistas en sistemas de arranque, carga, ignición, compresión y carburación en motores de explosión. "A punto" y basta!

JOES, LA LINEA MAS COMPLETA: Sincronizador de distribuidores - Analizador de encendido - Voltamperímetro - Ohmetro - Medidor de ángulo de contacto y RPM - Analizador de diodos - Vacuómetro - Compresómetro - Cargadores de baterías (rápidos y lentos) - Analizador-limpiador de bujías - Equipos para soldadura eléctrica - Horno para pegado cintas de frenos - Soportes para taladros portátiles - Analizador gases de escape - Lámpara estroboscópica para puesta a punto - Inductómetro-probador de bobinados - Osciloscopio - Equipo de soldadura combinada: Arco y punto.

JOES

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

MAXIMA CALIDAD EN INSTRUMENTAL DE AFINACION

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

COCHE A LA VISTA!..

Fundada en 1947
APARECE MENSUALMENTE

Dirección:
LUIS ELIAS SOJIT
LUIS MICELI

Redacción y Administración:
RODRIGUEZ PEÑA 794
Piso 1º - Of. 4 - T. E. 44-2213 y 3341
Horario de Ofic.: de 15 a 19 horas

DIRECCION CABLEGRAFICA
COCHE A LA VISTA

Representante en Nueva York:
MIGUEL BOMAR
N. Y. 163 - West Seaman ANC - Freeport - N. Y. 11520 - USA

Representante en Europa:
MARCELLO GIAMBERTONE
Viale Certosa 21 - Milano - Italia

Año XXVIII - Febrero 1975 - Nº 331

NUESTRA PORTADA

Desde su portada con el campeón máximo, H. L. Gradassi (T.C.), este número aproxima dos vitales preguntas: ¿Qué pasó en 1974? Y las abundante páginas interiores lo dicen, en una revisión muy cuidadosa. A la que se agregan nuevas fotos inéditas que hacen a la información correctísima. Sirve además para ir ampliando los anuarios "Coche a la Vista!" Sus datos son oficiales. Y *¿Qué puede pasar, en 1975?*: Esto se sintetiza en esta misma página. Pero deja abiertas las compuertas a la masa aficionada siempre tan atenta al devenir. No es fácil el trance en un año que se inicia con una visión mundial poco optimista. Sin embargo, no será terminante. Tenemos mucho bueno y de todo... Felizmente.

MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS (A. A. E. R.)

El subsecretario de Deportes y Turismo, doctor Pedro Eladio Vázquez da cuenta del feliz resultado del G. P. R. Argentina 1975. Lo rodean su asesor deportivo, Luis Elías Sojit y el Sr. Murillo Nery.

¿QUE PUEDE PASAR EN 1975?

EL deporte argentino estaba perfectamente organizado en 1955. Había costado mucho ir devanándole todo cuanto molestaba su estructura, que había demorado un largo siglo en tomar forma. En este momento estamos ante una incógnita tremenda: ¿SERA MENESTER PAGAR A LOS ORGANIZADORES Y ESTABLECER CACHETS DE COLABORACION ALTOS para quienes hasta hoy, criticados siempre, jamás logran nada por su generoso esfuerzo vital?

Felizmente todo tiende aquí a recuperar el "ideal 1955" que quedó en una montaña de indiferentes actitudes que resbalaron en 20 años de gobiernos no identificados con el pueblo. Ej.: el automovilismo iba a perder aquella inmensa jerarquía internacional, que alcanzó, con los cinco títulos de Fangio en su insuperada carrera de 24 victorias en los G. P. mundiales, cosa que ningún deportista de América jamás había logrado. Y aparte de eso, por la entrega del Gral. Perón al país de un autódromo completo y ejemplar como el "17 de Octubre" actual. Que lo sigue siendo, a más de 20 años de inaugurado. A esto agreguémosle la conquista de fechas para Argentina de los mundiales. La decisión, el pasado año, de sostener la primera carrera del campeonato 1975 para F-1 fue una virtuosa apelación.

Un solo dato basta y sobra: se recaudaron más de 800 millones m|n. que, sumados a otros rubros (turismo receptivo, propaganda, publicidad internacional, difusión, imagen argentina, centimil, etc.), demuestran que cuando hay empeño y argentinos capaces, todo es un HACER a perfección. Felizmente, así fue.

El organismo centro de todo eso, la CADAD, tendrá que darse cuenta de que no puede seguir fallando, ni abriendo el paraguas y dejando pasar tanta impropiedad organizativa. Por eso una reciente reunión aclaró la cosa: "se hace todo, perfectamente, o hay que cambiarlo en forma drástica. Corredores y su opinión de por medio". Significa que CADAD pasa a ser organismo no definitorio si no respeta la voluntad impuesta por la mayoría.

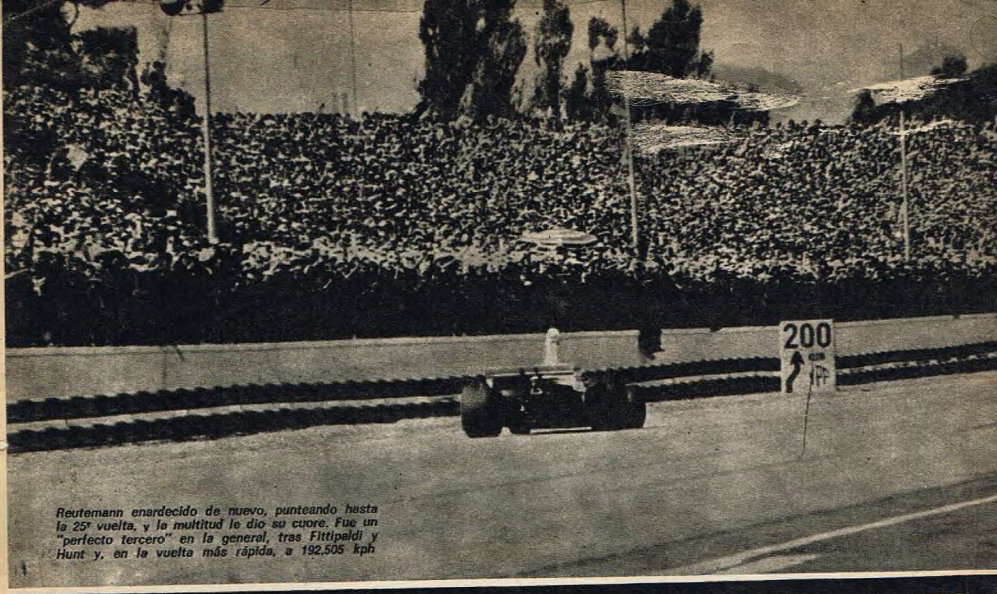
Una de las enjundiosas cosas que a esta altura de un proceso febril (automóviles industria argentina) y pasado el millón largo de buenísimas unidades fabricadas aquí por unas 15 fábricas habidas y actuales están siendo requeridas para mostrar el grado de avance logrado por la técnica del país y sus hombres (excepcionales, a juicio del conglomerado internacional), sería contarse ya con un auto FORMULA UNO, argentino. Quien persigue esa idealidad es el cordobés Oreste Berta. Su obra está ya montada. Pero no se ve en las pistas. "Faltaría apoyo". Pero, indudablemente, dárselo significa aportar muchos millones. Y no continuar luego con él y con otros, un reconocimiento de imposibilidad que a la corta sería peor que no darle ayuda alguna.

Sabemos que las autoridades que acentúan esta forma de apoyo a todos por igual, sin hacer hincapié en la importancia del deporte, victorias o popularidad y apoyo que periodísticamente pudiera tenerse, están convencidas qeu "hay que hacer un F-1, que sea resultancia de la capacidad de quienes aquí ya producen 300 mil autos nuevos cada año. Y de quienes echan a las rutas, circuitos y pistas, mil automóviles rápidos, por año".

La participación de Carlos A. Reutemann dentro de un equipo marquista internacional fuerte como es el "Team MARTINI" y su monta sobre el veloz "Brabham BT. 44/1" que es uno de los autos más veloces y rendidores del mundo hace años ya, con el que ha logrado triunfos, récords y punteos asombrosos entre los mejores 45 volantes del mundo, debe satisfacernos. Siempre es un **"¡Argentina, Presente!"**, en 15 naciones y las pruebas mayores.

Es mucho, viéndolo desde el punto de vista analítico. Ahora a este se agregará Carlos Jarque. Visitará nuevamente Europa y en España competirá en la categoría "Seat" (monoplazas con motores de 1.430 cc.). Hombre hábil, seguramente tendrá chance para montar otro tipo de máquinas. Y será **"Argentina, presente"**, en otras categorías, donde ya Brasil, Venezuela, Colombia, Perú e inclusive Uruguay y México tienen representantes dinámicos.

El programa deportivo argentino 1975 es completo. No ha disminuido una sola fecha. Es preciso que todo se cuide más: la progresión de costos para participar y para llevar espectadores, es alta y puede ser decisiva: Falta de competidores o falta de espectadores.

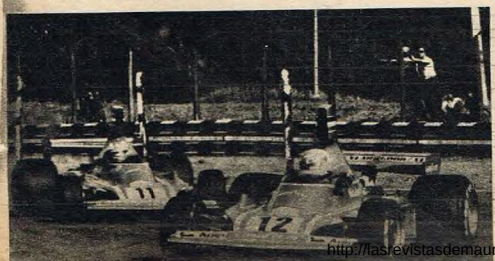


Reutemann enardecido de nuevo, punteando hasta la 25ª vuelta, y la multitud le dio su cuore. Fue un "perfecto tercero" en la general, tras Fittipaldi y Hunt y, en la vuelta más rápida, a 192,505 kph

EMERSON FITTIPALDI: RITMO, TALENTO Y CEREBRACION AL SERVICIO DE SU VICTORIA

► Fotos de ARMANDO CONTRERAS y RAUL REBAK

Faltan 6 minutos para largar. Jarier brinda la primera emoción al trabársele su caja de cambios, sin partir. Fue hasta ahí más veloz.



La "Ferrari 312 B" de Nicky Lauda (12) y Gianclaudio Regazzoni (11), lucharon para lograr dos puestos: el 4º (Regazzoni) y el 6º.

COMO corresponde a una competencia que inició el Campeonato Mundial de Conductores de Fórmula 1 (de este año), el Gran Premio "República Argentina" contó con asistencia de una verdadera multitud. Esta, en forma gradual, fue aumentando en volumen desde el viernes anterior (primera jornada de clasificación), hasta el domingo —día de la carrera— cuando, desde hora muy temprana, ya resultó muy difícil hallar una ubicación. Tanto en las populares, como en las de mayor precio. Es que (aparte de los miles de brasileños llegados para llevar su aliento a Emerson, Wilson Fittipald y José Carlos Pace, el público argentino con su fino "olfato" para anticipar grandes acontecimientos, brindó apoyo masivo a esta prueba, cuya recaudación fue de $ 836.489.000,00 m/n., que congregó, con muy pocas excepciones, a los mejores pilotos y máquinas en actividad. Y digo así, pues quedaron en Europa algunos pilotos de mayores kilates, por ejemplo, que Mike Wilds, hombre evidentemente acostumbrado a los Fórmula 5000 que solía conducir, pero que todavía no se encuentra cómodo en el tampoco muy eficiente "Stanley-BRM".

De todos modos, el nivel puede catalogarse como muy bueno. La Fórmula I internacional exige cada día mayor contracción al trabajo, para contarse con aspiraciones lógicas. De lo contrario, como suele decirse en la jerga automovilística, **"lo pasan por arriba"** al piloto que no lo entienda así. Nuestro público pudo apreciar como novedades absolutas al "Shadow DN5", que tripuló Jarier (y no llegó a largar, tras de ser el más veloz en clasificaciones previas), y como contrapartida al "Copersucar", construido en Brasil por Ricardo Dávila. El auto brasileño debutante fue el más lento de todos. Tropezó constantemente con numerosas dificultades. Pero, a los representantes del país hermano les queda, por lo menos, la tranquilidad de haber cumplido con la palabra empeñada. En abril de 1974 prometió Wilson Fittipaldi tener terminado su auto para octubre. Estuvo. Luego, anticiparon que debutaría en Argentina". Debutó. El resto, es decir, tornarlo en competitivo, óptimo, será obra de la aplicación que se vuelque sobre el mismo. Esa premisa les hará olvidar, seguramente, la amargura sufrida cuando esta primera versión quedó parcialmente desfrida cuando esta primera vez en carrera. Otros autos vistos por vez primera por el público argentino, fueron el "Tyrrell 007", el "Hesketh 308S", el "BRM P201", el "Parnelli" y el "Penske". En cuanto a pilotos,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

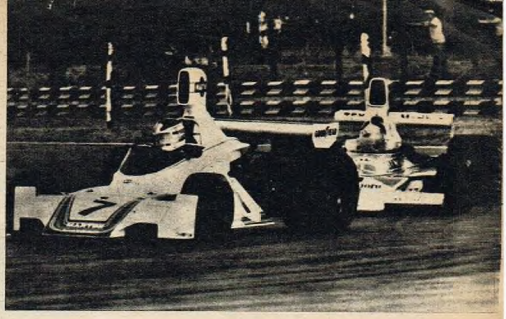
corrieron así por primera vez en Argentina: Vittorio Brambilla, Mike Wilds, Tom Pryce, Jacques Laffite y Mark Donohue. De todos ellos indudablemente este último fue el más parejo y efectivo. Coronando su trabajo con un alentador puesto final, al cabo de las 53 vueltas (circuito Nº 15 de 5.968,20 metros) que exigió la carrera.

• MENTE FRIA, CORAZON CALIENTE

Por ALBERTO BLANCO CARRERAS

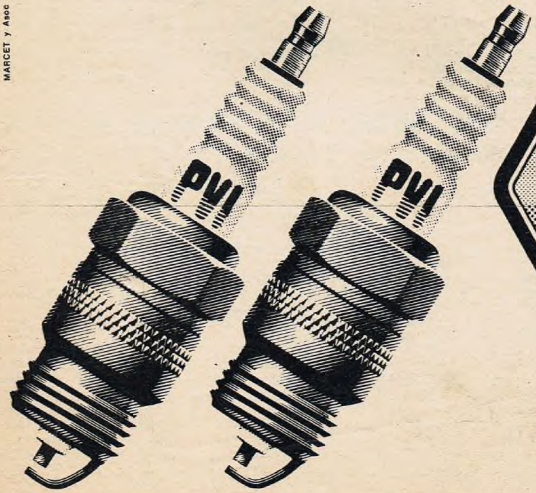
Comenzando por el final, la carrera tuvo en Emerson Fittipaldi a un ganador que volcó sobre la pista toda su experiencia, capacidad, y cerebración con un solo objetivo: **el triunfo.** Tripulando una máquina que no es precisamente la más veloz del parque de la F-1 (con seguridad "Ferrari", "Brabham", y por lo visto en clasificación "Shadow" están por encima del "Mc Laren"), desde un puesto de expectativa hizo pesar todo el desequilibrio psíquico que puede significar para un piloto, ver por los retrovisores de su máquina, la silueta del auto del bicampeón. Allí se hizo patente que, si para obtener una victoria en cualquier disciplina hace falta una dosis de suerte, también es muy cierto que hay que ayudarla, tratando de provocar errores en los rivales (sin cometerlos uno mismo). Así, el historial de Fittipaldi muestra verdaderas cascadas de persecuciones. En las que, su tenacidad y talento, provocaron **el error** que él estaba buscando. En Buenos Aires fue el impetuoso y el aún no fogueado James Hunt quien pagó tributo a ese "mostrarle" la trompa del auto que realizó Fittipaldi. De todos modos, para el inglés haberse ubicado como escolta de Emerson, es casi la victoria.

Que él tuvo en sus manos, y él mismo regaló, para seguramente no demorar en concretarla, en el curso de este año. Auto y capacidad, le sobran. Le falta, tan sólo, refrenar temperamento. Nuestro "Lole" Reutemann quedó tercero. ¿Fracaso? ¡De ninguna manera! Si bien las verdaderas causas de su retraso, tras de puntear, en forma impecable, han quedado en la nebulosa (pues son tantas las causas esgrimidas —disímiles entre sí— que obligan a pensar que solamente **una es cierta**, ¿pero cuál?). El trabajo realizado por Reutemann en clasificación y carrera, refirman aquello de que, indudablemente, "Lole" está entre los cinco mejores pilotos, en actividad. Los 4 puntos obtenidos en la prueba de apertura del Campeonato Mundial 1975, hubieran significado de un gran peso espiritual si los hubiera logrado en su desafortunada gestión inicial. Restan 14 competencias. La paridad, es mucha, y ante ello, el piloto comenzará a tener tanto peso, o más, que una buena



● *Estaba 5ª al paso por 10ª vuelta (Reutemann, coche 7, encabezaba) el brasileño ganador, Emerson. Luego fue sorbiéndose a Lauda, Pace, etc. Aquí el momento en que buscando al puntero, bate a Reutemann con magistral acción. Desde el giro 35ª al 53ª fue, indudablemente, rey.*

MARCET y Asoc



la bujía
de las grandes
marcas

James Hunt (24) hizo escalamiento progresivo: 4º, 3º, 2º y puntero en la 26ª vuelta. En la 34ª perdía ante Emerson, pero arribó finalmente 2º. Al paso por las vueltas 34ª y 37ª hizo parcial de 193,720 kms. por hora.

Finalizada la prueba, felicitan al gran vencedor. Lo hacen el Dr. Pedro Eladio Vázquez (Dep. y Turismo); Dr. Carman por A.C.A.; el Intendente Municipal, Gral. (R.E.) José Embrioni y Luis E. Sojit, nuestro Director.

máquina. Es con ese "mettier" que Carlos no deberá temer a nadie. Muy por el contrario. Pocos podrán superarlo, en capacidad conductiva. Tan sólo equipararlo. El marcador se completó con los muy "desteñidos" Regazzoni, Depailler y Lauda. Los "cucos" italianos (las máquinas), se mostraron sorpresivamente lentas, comparando con lo realizado el año anterior.

Es evidente que la aplicación puesta en "testear" el nuevo modelo, que aparecerá en España, los hizo olvidar un poco al 312B3. De manera que, ni Lauda ni Regazzoni contaron con máquina apta para disputar más de cerca el liderazgo. Por su parte Depailler avanzó más por decantación que por méritos propios. Los "Tyrrell" se mostraron también con numerosos problemas. Evidentemente los ensayos del equipo de don Ken, realizados en diciembre (Paul Ricard), no han sido muy provechosos.

• LA CARRERA

En medio de impresionante expectativa se largó la carrera a las 16.30 del domingo 12, con una sorpresa de último momento: El francés Jean Pierre Jarier, constituido en el más veloz de las pruebas de clasificación, no pudo ser de la partida pues dos de sus relaciones de caja se hicieron "puré", en momentos que marchaba, precisamente, a tomar ubicación en la grilla. Tal circunstancia dejó un hueco, justo delante de "Lole", que éste aprovecharía, en otra de sus magistrales partidas. Inicieron la prueba Pace, Reutemann, Lauda, E. Fittipaldi, Hunt, Regazzoni, Depailler, Scheckter, Andretti, Peterson, Brambilla, Mass, Pryce, Watson, Donahue, Laffite, Ickx, Stommelen, Merzario, Hill, Wilds y W. Fittipaldi. En el orden de lanzamiento, por el hueco descripto "coló" su máquina en gran pique, Reutemann tomando así el liderazgo de la carrera. En la largada se quedó Wilds. Al cumplirse el primer giro punteaba Lole, seguido por Pace, Lauda, Hunt, Fittipaldi, Peterson y Andretti. Mientras Scheckter ingresaba a boxes, para cambiar cubiertas (lo haría luego nuevamente). En tanto Pace trataba de oficiar de pared, para que Reutemann escapara en punta. El público bramaba de entusiasmo ante el sensacional espectáculo que brindaban los cinco primeros, separados por muy pocos metros entre sí. En la tercera ronda se detuvo Jochen Mass. En 5 giros iniciales el ordenamiento se mantenía igual. En el desarrollo del sexto, Fittipaldi pasó fugazmente a Hunt. Este recuperó prontamente su lugar. No conforme con ello en la 7ª vuelta, lo pasó a Lauda. Así es como fue, decididamente, en procura de Pace. En 10 giros la ventaja de "Lole" sobre Pace era de 8|10. Sobre Hunt, de 1"3|10. Sobre Lauda de 2"5|10 y sobre Fittipaldi de 3". En el curso de la vuelta 13ª se produjo el accidente del "Copersucar", que al golpear contra el guard-rail comenzó a incendiarse (mientras Wilson Fittipaldi saltaba indemne de su auto). Cuando disputábase la 15ª vuelta se produjo uno de los dos momentos "claves" de la carrera: Pace superó brevemente a Reutemann. Pero al llegar a la horquilla, su vehemencia lo condenó a realizar un trompo. Allí retomó el comando Lole, quedando Pace séptimo, lugar desde el que comenzó una impresionante escalada. Con visible merma en rendimiento del auto de Reutemann, se cumplieron así 20 v., siendo el ordenamiento: "Lole", Hunt, Lauda, Fittipaldi, Regazzoni. El sueco Peterson había abandonado, por rotura de válvula, en jornada muy pálida para el otrora poderoso equipo "Lotus". Entretanto, Fittipaldi avizorando la citada merma en la marcha de Reutemann, pasó a Lauda en la vuelta 22ª, lanzándose así en procura de Hunt. Este, a su vez, pasó a "Lole" en el giro 26º y una ronda más tarde fue Emerson quien postergó al argentino. Mientras Pace ya estaba 6º y se acercaba a Regazzoni para arrebatarle su lugar, lo consiguió en el giro 33º, yendo ya decididamente en busca de Lauda. Una vuelta más y prácticamente se definiría la carrera.

Coincidiendo con la vuelta más veloz del día de Fittipaldi, Hunt (que veía la máquina del brasileño cada vez más cerca) hizo un trompo en la horquilla. Allí Emerson quedó en punta, controlando con su habitual serenidad la carrera, hasta el final. Pace, que en la vuelta 36ª había quedado cuarto luego de pasar a Lauda, debió desertar en la 46ª por rotura de motor.

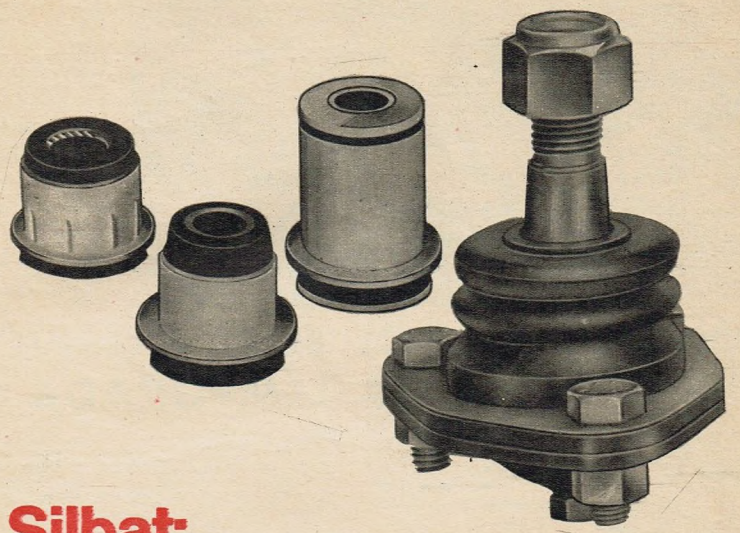
CLASIFICACION OFICIAL DEL GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Enero 12 - AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO - Autódromo Municipal "17 de Octubre" - Fórmula 1 Internacional

Circuito Nº 15 de 5.968,20 metros — Distancia total: 319,015 Km.

				TOTAL				MEJOR VUELTA		
	COCHE	PILOTO	MARCA	VTS	TIEMPO	PROM.	DIF AL 1º	Nº	TIEMPO	PROM.
1º	1	EMERSON FITTIPALDI	MC LAREN M.23	53	1 39 26 29	190,861		34	1 50 97	193,616
2º	24	JAMES HUNT	HESKETH S 308	53	1 39 32 20	190,672	5 91	34	1 50 91	193,720
3º	7	CARLOS A. REUTEMANN	BRABHAM BT.44	53	1 39 43 35	190,317	17 06	40	1 51 61	192,505
4º	11	GIANCLAUDIO REGAZZONI	FERRARI 312 B	53	1 40 02 08	189,723	35 79	40	1 51 76	192,247
5º	4	PATRICK DEPAILLER	TIRRELL FORD	53	1 40 20 54	189,141	54 25	18	1 52 31	191,305
6º	12	NIKI LAUDA	FERRARI 312 B	53	1 40 45 94	188,347	1 19 65	33	1 52 26	191,391
7º	28	MARK DONOHUE	PENSKE PC.01	52	1 39 29 19	187,107		49	1 52 84	190,407
8º	6	JACKIE ICKX	LOTUS 72 E	52	1 39 58 24	186,262		19	1 54 03	188,420
9º	9	VITTORIO BRAMBILLA	MARCH 741	52	1 40 10 98	185,868		19	1 54 24	188,074
10º	22	GRAHAM HILL	LOLA T 370	52	1 40 50 34	184,659		48	1 54 38	187,843
11º	3	JODY SCHECKTER	TIRRELL FORD	52	1 41 17 58	183,831		43	1 51 91	191,989
12º	16	TOMMY PRICE	UOP SHADOW MK	51	1 38 44 08	184,967		22	1 54 17	188,189
13º	23	ROLF STOMMELEN	LOLA T 370	51	1 40 19 54	182,034		16	1 53 01	190,121
14º	2	JOCHEN MASS	MC LAREN M.23	50	1 39 58 73	179,084		42	1 51 99	191,852
NC	8	JOSE CARLOS PACE	BRABHAM BT.44	46	1 26 43 36	188,941		41	1 51 76	192,247
NC	20	ARTURO MERZARIO	WILLIAMS	44	1 40 06 02	157,"03		38	1 53 63	189,083
NC	27	MARIO ANDRETTI	PARNELLI	27	51 22 40	188,200		21	1 52 93	190,255
NC	14	MIKE WILDS	B.R.M. P 201	24	50 51 93	168,959		23	1 56 06	185,124
NC	5	RONNIE PETERSON	LOTUS 72 E	15	28 36 55	187,750		10	1 53 10	189,969
NC	21	JACQUES HENRY LAFFITE	WILLIAMS	15	30 31 41	175,975		9	1 55 30	186,344
NC	30	WILSON FITTIPALDI	COPERSUCAR	12	24 03 60	178,600		9	1 57 86	182,297
NC	18	JOHN WATSON	SURTEES TS.16	6	44 45 83	47,997		5	1 54 46	187,712

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com



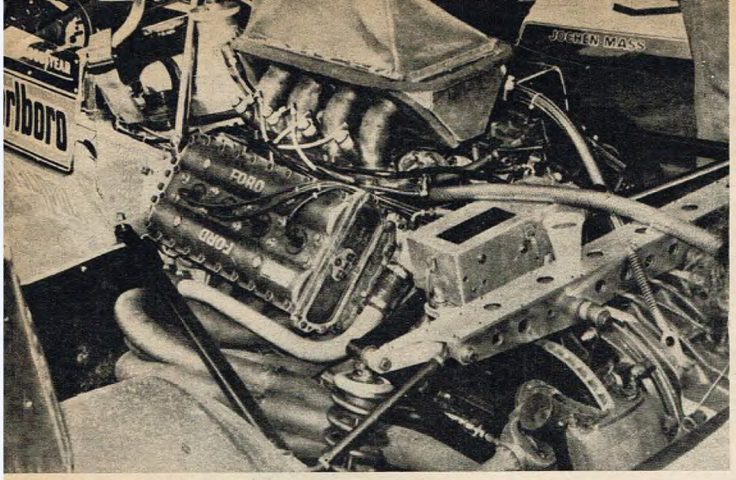
Silbat: seguridad absoluta fabricando bujes y rótulas para autos Fiat

ya hace un año hemos lanzado al mercado
otro nuevo producto Silbat:
la rotula para líneas de coches Fiat
...y hoy ya podemos afirmar que su calidad,
técnicamente perfecta, ha sido avalada por la
creciente demanda de los señores técnicos mecánicos.

la suspensión requiere repuestos que brinden también
absoluta seguridad.
la tradicional línea de bujes elásticos para suspensión
Silbat para autos Fiat brinda al usuario
resistencia y duración.

SILBAT MR

rótulas y bujes Silbat; le ponen rótulo de seguridad a su auto Fiat



Recio aspecto: piezas armadas con gran solidez. Es el "Ford-Cosworth", adoptado al veloz "Mc Laren M-23" de Fittipaldi.

cia. Usa bujías "Motocraft" de 10 mm, erogando 460 HP a 10 mil revoluciones. Sus ruedas delanteras son de 13 x 11 pulgadas y, posteriores, de 13 x 17. Calza neumáticos "Goodyear". Sus frenos "a disco" son "Girling". La caja de cambios, "Hewland F.G-400", aporta cinco marchas en avance y la retroceso. Pesa, vacío, 575 kilogramos.

• Nº 7 - "BRABHAM B.T.44/1" DE CARLOS A. REUTEMANN (ARGENTINA)

Esta marca, nacida por esfuerzo del afamado técnico neocelandés Jack Brabham (quien posteriormente se laurease dos veces como campeón mundial, por haber conducido magistralmente), cuenta ahora con nuestro compatriota Carlos A. Reutemann a uno de sus eficientes pilotos oficiales. Provista de

CONSTELACION DE FORD-COSWORTH AL COMENZAR LA TEMPORADA 1975

TRAS la disputa —en el breve espacio de 14 días del caluroso enero— de los dos primeros Grandes Premios Internacionales de Fórmula Uno: Argentina (12 enero) y de los EE. UU. del Brasil (26 enero), nos referiremos, suscintamente, a los aspectos sobresalientes de las principales máquinas, conforme su orden de performance inicial, en este "mundial".

•Nº 1 - "MC LAREN M-23", DE EMERSON FITTIPALDI (BRASIL)

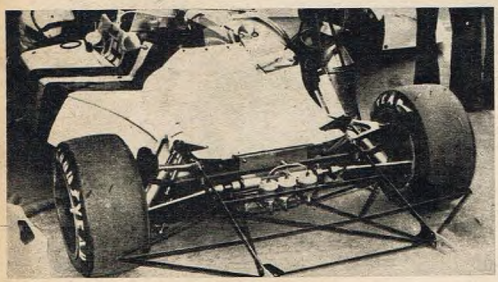
En diseño de este "ganador" corrió por cuenta de Gordon Cooper. Lleva motor "Ford-Coswarth" V-8, tipo DFV, con 32 válvulas; cuatro árboles de leva, al tope. Su admisión es a inyección indirecta, "LUCAS MK 2", aporta 2.990 cc. de cubicaje y eso le rinde 460 HP, a 10.500 rpm. (habitualmente conceden un avance extra, sin romperse). Sus ruedas frontales son de 13 x 10 pulgadas y traseras de 13 x 17. Calza neumáticos "Goodyear". Los frenos "a disco" son marca "Lockheed". Tiene suspensión independiente; bastidor del tipo clásico; caja de cambios "Hewland", de cinco velocidades, más retroceso. La máquina, vacía y sin piloto, pesa 575 kilogramos.

• Nº 24 - "HESKETH S-308", DE JAMES HUNT (G. BRET.)

Esta unidad británica se mueve, como la anterior, con motor "Ford-Cosworth" tipo DFV; ocho cilindros en V, a 90 grados y 32 válvulas. Con sus cuatro árboles de leva, al tope, logra así los 2.990 cc. de potencia. motor "Ford-Coswarth" DFV, de 8 cilindros en V, a 90 grados y 32 válvulas, apoyado en cuatro árboles de leva, al tope, suponen 460 HP a 10.500 rpm. Los cilindros miden 85,7 mm. (diámetro) por 64,8 en recorrido embolar. De diseño supercuadrado, se surten por inyección indirecta "Lucas". El embrague es "Borg y Beck", multidisco. La caja es "Hewland" F. G. 400, de cinco marchas adelante, más retroceso. Sus ruedas anteriores son de 13 x 11 p. y traseras de 13 x 19. Calzan neumáticos "Goodyear", tiene suspensión independiente, alerones de sistema funcional. Entre ejes mide 2.310 mm, con trocha de 1.440 y 1.540 mm, delante y detrás. Pesa, totalmente vacía, 578 kilogramos.

• Nº 11 - "FERRARI 312-B-3", DE GIANCLAUDIO REGAZZONI (SUIZA)

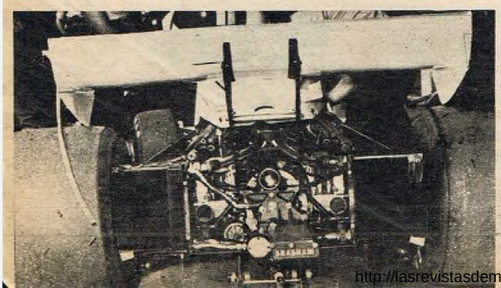
Esta marca italiana, famosa, apareció en nuestro Gran Premio 1975 como "mosca blanca"

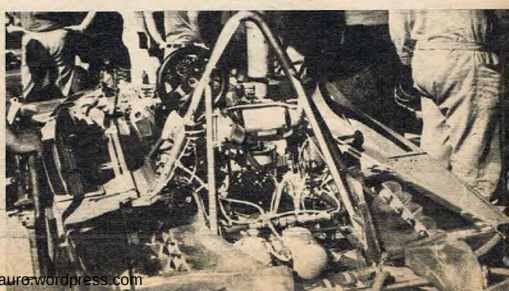


Frontal del velocísimo "Hesketh" de J. Hunt, un británico que nos agradó mucho. Usa bujías 'Motocraft', pneus 'Goodyear' y frenos 'Girling'.

• ¿La conoce? Si, es la máquina de "Lole" Reutemann, vista desde puente trasero caja-diferencial; radiadores y alerón de cola. ¡Dispara!

• Lauro a la ingeniería itálica: la Ferrari "se hizo toda" en Maranello. Aquí llamó la atención. Tiene garra. Ya vendrán triunfos, muy pronto.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

del evento inaugural de temporada, en razón a que no disfrutó de los servicios automotrices de "Ford-Cosworth". Su jefe de equipo Cleo Montesémolo, informó que los chasis utilizados eran los mismos del año anterior. Pero, con mejoras advertibles en suspensión, frenaje y estabilidad, para así acrecentársele seguridad. Su motor "Ferrari 312-B" tiene 12 cilind. planos, opuestos: 48 válvulas y así alcanza 2.991,8 de cilindrada. Su potencia es de 485 HP a 12.500 rpm. Se alimenta por inyección indirecta, marca "Lucas". Su ignición es "a batería". Usa bobina "Marelli" y 11:5 de relación volumétrica. A la vez, Montesémolo reiteró que el modelo 312-T, ya alistado, será estrenado en el próximo Gran Premio de España. El chasis del ya probado 312-B-3 mide 2.500 mm entre ejes; 1.620 mm trocha anterior y 1.600 mm trocha posterior. Sus ruedas relanteras son de 13 x 11 pp. Las traseras de 15 x 17. Calza neumáticos "Goodyear". Sus frenos "a disco", son "Lockheed". Esta máquina, vacía, pesa 578 kilogramos.

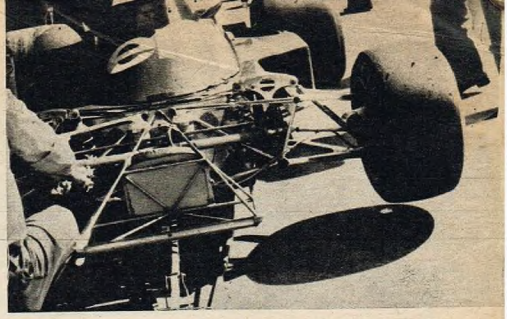
• Nº 4 - "TYRRELL 007", DE PATRICK DEPAILLER (FR.)

Diseñada por Dereck Gardner, esta máquina ya conocida, se presentó muy mejorada. Es propulsada por motor "Ford-Cosworth" DFV de 8 cil. en V, con 32 válvulas. Con cuatro árboles de leva, al tope, alcanza 2.990 cc. Alimentado por inyección indirecta "Lucas" MK2, responde con 460 HP, a 10.500 rpm. Sus dimensiones generales, son: entre ejes 2.590 mm, trocha delantera 1.590 y trasera 1.600 mm. Citamos esta máquina (el motor más común, entre todos), con la cual Depailler alcanzó un quinto lugar en el Gran Premio de la República Argentina.

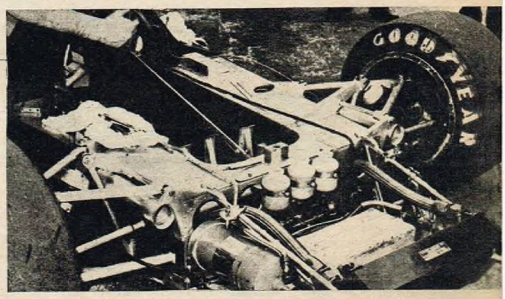
• Nº 16 - "UOP SHADOW", DE JEAN PIERRE JARIER (FR.)

Diseñada por Tony Southgate, es propulsada por motor "Ford-Cosworth" DFV de 8 cil. en V, a 90 grados. Tiene 32 válvulas al tope, movidas por cuatro árboles de leva. Logra 2.990 cc. Se alimenta por inyección indirecta, otorgándosele así 460 HP a 10.500 rpm. Sus ruedas son de 13 x 11 pulgadas las frontales y 13 x 17 pp. las traseras. Lleva frenos "a disco" marca "Lockheed". Entre ejes mide 2.670 mm: trocha delantera 1.473 y posterior 1.524. Pesa 574 kilogramos. Como jefe de este equipo actuó aquí Alan Rees, quien lo hizo además como experto "señalero".

El invencible motor "Ford-Cosworth", que prácticamente absorbió todos los G.P. de la pasada temporada, inició de este modo la asombrosa cosecha de victorias: dos iniciales en Sudamérica. ¿Seguirá ahora en Africa del Sur?

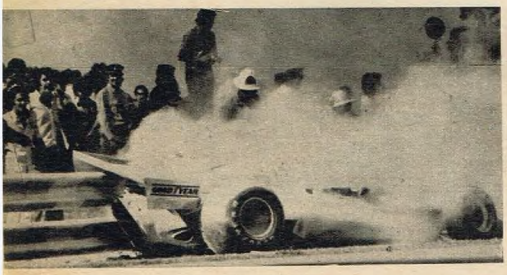


• *Para Patrick Depailler se le afinó su veloz "Tyrrell 0.07". Aquí el equipo cuida detalles. La máquina cumplió en Bs. As. las 53 vueltas.*



• *Casi logra 200 Km. por hora en nuestro autódromo, con esta exquisita máquina "UOP-Shadow", el empeñoso Jean Pierre Jarier. Hazaña.*

No es grato ver morir un guerrero. Aquí el primer gran intento en serio de Brasil: el COPERSUCAR I" (Wilson Fittipaldi-San Pablo) queda entre la vuelta 12ª y 13ª en nuestro autódromo. ¡60 millones devorados por llamas!, a raíz del accidente que sufrió el coche contra el guard-rail.



● *El servicio de emergencia instalado fue eficiente: obró en contados segundos. Pero, el auto de Brasil se fue consumiendo rápidamente.*

'LA QUEMA', HOY AUTODROMO, CONSUMIO AL COPERSUCAR I

TRES Fittipaldi hicieron lo mágico: el viejo (gran Pae) ser as motociclístico e inculcarle su berretín a sus hijos Wilzinho y Emerson. Luego las dos ruedas, los karts; los "rapiditos". Las turnés. El triunfo. ¡EL MUNDIAL, PARA BRASIL! y un deseo: **"Hay que fabricar aquí el primer fórmula Uno, para Brasil"**. Así nació en San Pablo, tras una cortina de secreto inmenso, el "COPERSUCAR UNO". Con millones frescos de las carteras paterna y fraterna; algo semioficial, y se dio forma concreta. Wilson nos trajo de auto nuevecito. Una joyita. Y recogió de prensa, radio, TV, notas 10 veces más en valor que los 60 millones m|n. argentina, costo de su auto ingrato (¿habrá alcanzado aquí a rodar 100 km. en total?).

● EMPIEZA A ANDAR

Nuestro cálculo es que el "Copersucar I" anduvo en nuestro autódromo sólos unos 100 km... Así, gracias al excepcional trabajo estadístico y clasificativo del ACA-Carreras, hoy sabemos qué cantidad de vueltas dio cada piloto. Y cómo les fue en el G. P. República Argentina, que abriera la serie del Mundial F-1 1975.

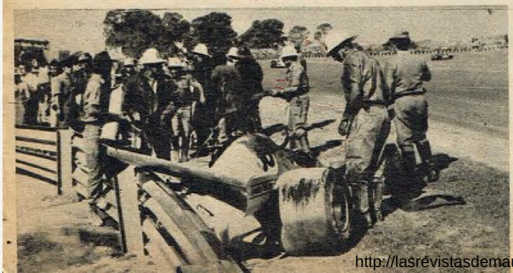
Veamos: hasta los 40m31s de las previas, Wilzinho-"Copersucar", en 8 primeras vueltas cronometradas alcanzó **en la mejor**, 2m03s62|100 (173,803 kph). ¡Estaba 17º! entre los posibles 28, que fueron sólo 23 participantes de la final. Reutemann todavía estaba trás él (18º), con apenas 2m05s57|100, su mejor giro. Ya, hasta los 46m23s, Wilson estaba 17º con mejor vuelta: 2m01s22|100, a 177,244. Pero, Reuteman pasaba al 12º. A partir de ahí, el auto paulista fue superado por todos... Reutemann de sus 2m05s57|100 reducía a 1m49s93|100. ¡Notable!

La 2ª serie de clasificación para el "COPERSUCAR I", 2m00s93, a 177,669 y luego en la 3ª, achicó a 2m00s22|100, a 178,718 kph. Y... ¡se quema!

Estaba saliendo de su decepcionante largada en la final. Iba mejorando. En la vuelta 13, un vivoreo, trompo, incontrol, choque contra el guarda-rail y 20 segundos después, una hoguera terminaba esta historia

Arriba: Wilson tuvo un gesto: saltó del auto, se colocó en primer plano y al paso de su hermano le hizo un gesto lindo: ¡Me salvé!

Abajo: "Labor cumplida". Los beneméritos hombres que como Calaza siempre están donde se los necesita: los bomberos de Bs. Aires.



● *Murió en la Argentina, quemado. Ya Wilzinho lo ha transformado en su "Copersucar II", con la satisfacción de clasificarse en Interlagos.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Ford Taunus Coupé.

Con la presentación de la Coupé, Ford agrega a su línea Taunus una dinámica bien puesta.

Por su diseño de verdadera coupé.

Por su óptima penetración, dada la gran inclinación del parabrisas.

Por su altura, es la Coupé más baja del país. Taunus Coupé se desliza bajo el viento.

Por su estructura, la trocha ancha y la baja altura total del vehículo brindan una excelente estabilidad en altas velocidades, en curvas y rectas.

Por su potencia, motor supercuadrado de 4 cilindros en línea y 5 bancadas. Arbol de levas a la cabeza comandado por una correa dentada de goma, sin lubricación. 2300 cc., 122 HP a 5000 RPM, con carburador de doble boca.

Caja de cambios de 4 velocidades totalmente sincronizadas con palanca al piso.

Por su mecánica, sistema de dirección a cremallera y piñón. Doble circuito de frenos, con servo. A disco los delanteros. De campana auto-ajustables, los traseros. Suspensión delantera y trasera especiales.

Por su interior, sereno. Seguro Con mullidos asientos de respaldo alto. Instrumentos claros. Comandos bien ubicados, con sólo tres palancas se realizan once operaciones.

Volante elíptico forrado en cuero, con estructura central deportiva. Tacómetro. Ventilación forzada individual, graduable en dirección e intensidad.

Por su estilo, la parrilla es negra, los faros halógenos, las cubiertas radiales y las llantas deportivas.

El techo vinílico es opcional.

Permítase dominar una dinámica bien puesta. Permítase dominar a Ford Taunus Coupé.

FORD TAUNUS Ford

Dinámica bien puesta.

● *En primer plano, José Eleazar Cortéz, director de la poderosa organización que transmite, en castellano, todos los grandes premios F-1. Detrás, su hermano Miguel: Argentina interesa mucho allí*

VENEZUELA HOY, EN EL DEPORTE AUTOMOTRIZ: FILON DE FUTURO

POR JOSE ELEAZAR CORTES, DIRECTOR DE "AUTOMOVILISMO MUNDIAL" - CARACAS

LA estentórea voz de Mario Oscar Catalano, decano de los locutores del automovilismo deportivo, se oye en nuestra redacción. Lo acompañan dos hombre de su talla: José Eleazar y Miguel Cortéz, hermanos, oriundos de Venezuela. El primero, es director del famoso "Automovilismo Mundial", espacio que emite allí por Cadena de Emisoras "Radiovisión" con 16 canales provincianos, conectados. Y que TRANSMITE EN DIRECTO (desde donde fuera) todas las pruebas del Campeonato Mundial de Fórmula Uno, siendo el único que lo hace en castellano. Joven, dinámico, absorbente, José Eleazar se sienta ante la máquina y nos deja sus impresiones.

● TRES AUTODROMOS

Mi país ha progresado mucho desde aquella augural inmensa prueba argentina: Buenos Aires-Caracas, ganada por "Toscanito" Marimón. En pocos años se inauguraron tres autódromos: en San Carlos Cojedes, "La Chinita"-Maracaibo y en Turagua-Santa Cruz de Aragua. Para mejor control, tenemos nuestra Comisión Deportiva Automovilista y cuatro entes muy fuertes: El Greco, Marlboro, Inca y el Automóvil Club, de Aragua. Esto nos permite contar con más de 200 automovilistas competitivos en Fórmulas Ford; fórmula VEE y los grupos 1 y 2. También en Fórmula 2, donde corren Bobby Dennet y Winston Chebli, defendiendo internacionalmente nuestros jóvenes prestigios. Al estar prohibida totalmente la actividad de carreras sobre las rutas, aún las más inhóspitas o lejanas, se da esa lógica concentración pistera. Nuestro mayor certamen es el Premio "Presidente de la República". Por eso en las cuatro categorías "de fórmula", las bolsas oscilan entre 5 y 10 mil dd. (de 10 a 20 millones de pesos moneda nacional argentina, actual).

● HOMBRES DE HOY

Sintetizaría que en nuestro Grupo II lo mejor es Atilio di Guillermo (Opel Manta); entre los de Fórmula Ford: Bobby Dennet y Winston Chebli (Ford); en Fórmula VEE: Gualtiero Cappitelli y Carlos González (con motor "Volkswagen"); en Grupo I: Giovanni Spadaro (Alfa Romeo 2000). Con respecto y semejanza a la T.C. Argentina, tenemos allí nuestra PROTOTIPO (Mecánica nacional) en la que Juan Cochesa, con un "ZP.28-Camaro", lidera. Respecto a RALLY, hay intensísima actividad en todo el territorio. Igual ocurre con el KARTING dado que en todos los Estados (provincias) hay pistas. Nuestros corredores no vienen al SUDAM del Cono Sur en razón a que les interesa más quedarse allí, pues ganan más y no descuidan el fuerte contrato de patrocinantes publicitarios. Marcelo Tedesco es el campeonísimo, con un agregado: en Venezuela organizamos karting para Infantiles y Juveniles. Comenzamos así a dejarlos correr ya al cumplir sus diez años. También corren mujeres y, una de ellas, pasó a la difícil y competida Fórmula FORD: es Helen Bichof, alemana.

● AUTOCROSS: NOVEDAD

La prueba a través de campos (similar a las de Europa Oriental y Rusia), atraen por la variedad de suertes o chicanas, en campo bravo. Son todos "Volkswagen" y "Renault 12", muy modificados, con el carburador arriba y motor afuera, a unos 40 cm. Calzan gomas patonas, de jeep. Para verlos se cobra entrada por hacerse en pistas especiales (uno a dos dd. la entrada). En Aragua tenemos tres buenos pilotos. Va mucha gente, Son campeones en esto: Néstor y Santiago Alvarez; David Concepción (gran beisboler); Wilfredo Cortéz, hermano nuestro y Carlos Adarmes. Tenemos una revista mensuaria: "FUERZA LIBRE" y de Argentina, recibimos todo cuanto se publica. En radiofonía hay buenos espacios dedicados a esto. Mi competidor es Gustavo Fernández (narrador) y Humberto Galarza (que escribe), con Jorge Cahué.

● COMO EN ARGENTINA

También allí tenemos "entidades de servicio al automovilista": son el Touring y Automóvil Club de Venezuela. Nuestro dirigente capacitado: Ing. Juan Pietri. Cuando entre 1970 y 1971 yo me lancé a correr entre el Grupo II ("Wolkswogen" Nº 10), entendí que mi futuro estaba, mejor narrando. Estudié locución. Faltaban en Venezuela, narradores (relatores). Hoy cuento con un respaldo exclusivo: FRAPCA, de Ponti y Guido, italianos residenciados en Maracaibo, quienes fabrican radiadores de esa marca. Me apoyan desde el día que comencé. Me permiten transmitir los 15 grandes premios F-1 mundiales y, además, todo lo importante de aquella zona.

Calculo que este movimentarme cada fin de semana nos cuesta unos 150 a 200 millones moneda argentina. Mi grupo está compuesto por José Aníbal Manso (locutor comercial); Marcel Pérez Arias (productor) y Carlos Eduardo Flores (El Trácalas), como coordinador general. Y así vamos bien.

● VENEZUELA: IMPETU

Ya repetí que el gobierno no respalda las carreras, pese a haber en Venezuela importantes ensambladoras (armadoras): Ford, General Motors, Chrysler, American Motors, Volkswagen, Toyota, Mercedes-Benz, etc. Unas 20 mil personas trabajan. Ergo, viven 100 mil personas de eso. También se fabrican neumáticos. Lo hacen la Goodyear, Firestone, General y la U. S. Royal. Un auto "Fairlane", regulado, está en los 8 millones m|n. argentina. Los LT. Landau, y de Luxe, pasan los 24 millones. El "Chrysler" anda en los 10-12 millones y el más fino de esa marca, entre 22 y 26 millones m|n. argentina. Calculando en dólar.

● TENDREMOS UN MUSEO

Al regreso formaré en mi país el primer museo del automóvil. En Chile, Argentina, Uruguay y Brasil, van a colaborar con nosotros. ¡Gracias, amigos!

EXIJA ESTA MARCA EN LOS COMERCIOS DEL RAMO

CASA INARES S.A.

FABRICANTES - TALLERES METALURGICOS - FUNDICION

BULNES 2180 - Bs. As. - Tel. 83-1224

TALLER DE REPARACIONES - BULNES 2085 - T. E. 83-4875

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

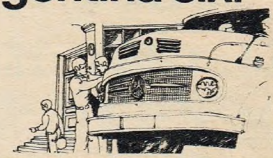
CONSEJO DE FABRICA: USE MOLYKOTE®

FIAT

CHEVROLET

IKA RENAULT

Mercedes-Benz Argentina S.A.



CITROËN

...Y OTRAS IMPORTANTES FABRICAS DE AUTOMOTORES LO USAN Y APRUEBAN.

MOLYKOTE es el único complemento lubricante que actúa basado en los principios de lubricación por sólidos.
Por su componente principal, Disulfuro de Molibdeno (MoS_2) en finísima dispersión, forma una película de protección y lubricación firmemente adherida que resiste presiones y temperaturas máximas.

MOLYKOTE®

Otro producto de Dow Corning

molysil argentina s.a.c.i.
REPRESENTANTE EXCLUSIVO

BRASIL x DOS: PACE Y FITTIPALDI, EN UNA FIESTA A SAMBA REQUEBRADO

Una inmensa emoción nos cubría. Veníamos en un auto rápido, bajando de Cosquín a la ciudad capital cordobesa, casi a fondo. Sintonizábamos "cuando podíamos", en medio de la media sierra. De pronto un hito pétreo "Aquí: el centro geográfico de la República Argentina". Cerca, turistas y todos... oyendo la radio y saltando en puntas de pie: "Reutemann, primero en San Pablo; Reutemann, primero!!!" Era cierto, había arrancado prodigiosamente desbordando al sensacional J. P. Jarier (2m 29s88|100, mejor vuelta clasificadora) y plantándolo al campeón del mundo, Emerson, candidato obligado para los 100 mil ritmistas que anticipando "o carnaval 75" empezaron a bailar en tribunas. Una vez que las cosas, en la pista de Interlagos, se tranquilizaron y se empezó a ver la nariz del auto del brasileño Pace, en punta. Pero, poco duró lo de "Lole" y su Brabham BT.44 B-Coswotrh". A 7.960 m. vuelta por menos de cinco, digamos unos 35 km. que a unos 180 p. hora como se estaba andando, significaron unos 13-14 minutos de inmensa satisfacción. Que para nosotros se fue licuando de a poco. Hasta que, al banderazo agónico nuestro santafesino de sonrisa cansada llegaba octavo, postergándonos hasta otra.

• NOTABLE: SUDAMERICA

Si la memoria no nos es infiel, hace 22-23 años, en Europa, una vez Fangio le ganó allí al "cabezón" Froilán González. En ese momento en que "indios" le quitaban el liderazgo y empezaban a cantar tangos de Gardel. Mientras mejoraban records y "mejor vuelta" en casi todas las intrincadas pistas europeas. Todavía peligrosas y no perfeccionadas. Evidentemente, trampas mortales.

Lo ocurrido el domingo 26 de enero en Interlagos —san Pablo— para el IVº G. Premio de Brasil 75, segunda prueba por el Mundial de la Fórmula 1, repite aquella vieja emoción sudamericana. Al comienzo, Reutemann, liderando con presteza y solvencia. Y cuando el hermoso "Shadow" (Sombra) qué había sobrepasado los 190 kph. en las doble clasificaciones previas había comandado este nuevo Gran Premio en forma harto facilísima, como regalo emotivo para los 500 millones de espectadores del mundo que lo vieron por TV y otros tanto que lo escucharon por las radios, en 10 idiomas digo, cuando el "Shadow" quedó para siempre detenido y surgió la silueta absorbente del auto par del equipo compartido por Reutemann-Martini y más tarde la sabia progresión del gran Emerson, desde ahí la fiesta sudamericana fue inmensa. Volvíamos a tener dos en un Grand Frix.

• 318,4 KM. DE FURIA

El tiempo total del vencedor, Pace, tras las 40 vueltas fue de 1h44m41s. Bien. El de Jarier, sobre una vuelta previa a máxima, de 2m3s34|100. Quiere decirse que si Jarier hubiese salido a lo loco y se habría mantenido las 40 vueltas al frente, su tiempo habría sido de 1h40m20s. Esto significa que entre el primer "asalto" de Reutemann, puntero hasta la 5ª, la elegante dominación pistera de Jarier-"Shadow" y la arremetida enfebrecida de José Carlos Pace, esos 4 minutos de más son nada. Y ahí está, sintetizada, una lucha total de los 23 mejores hombres y mejores máquinas actuales del parque máximo de la F.1.

Bien que Fittipaldi gane: "tá certo", pero que también gane Pace eso fue el delirio por lo ocurrido en Interlagos. 2do. fue Emerson.

• PASA JARIER

...veníamos muy rápido; el lago San Roque quedó atrás. Miles de bañistas estaban allí prendidos a la trasmisión de "Coche a la Vista". En Córdoba, aparte, se transmitían fragmentos, con música.

De modo que, cuando Reutemann empezó a quedarse, ya nos dimos cuenta de que... "hasta el otro Carnaval". Y así esperamos la llegada a Buenos Aires de Luis Elías Sojit y nuestros compañeros de los equipos de radio y TV, para con planillas sobre las mesas, ver la verdad. "Jarier dejó que Reutemann se diera el gusto, cuatro vueltas. El chasis de su auto, que parecía milimetrado para ese circuito, hizo el resto. Desde ahí su ventaja sobre Lole fue de dos en dos segundos cada giro. Pace, desbordante, no estaba lejos. De pronto, bajo el sofocante calor tropical, la 10ª vuelta: Jarier, Reutemann y Pace a dos largos. Atrás Regazzoni, Niki Lauda, Schecter, Fittipaldi, Depailler y Mass. Las tribunas estaban tensas (y... ¿qué pasa Emerson, tan atrás?). O este otro deseo (Pace, terminá con Reutemann y que éste te cubra las espaldas del resto... Total, "Martini" les pagará la vuelta).

CAMPEONATOS

MUNDIAL DE CONDUCTORES

1º	E. Fittipaldi, bras.	15
2º	C. Pace, bras.	9
3º	J. Hunt, brit.	7
4º	G. Regazzoni, suizo	6
5º	C. Reutemann, arg.	4
5º	J. Mass, alemán	4
7º	N. Lauda, austríaco	3
8º	P. Depailler, francés	2

COPA DE CONSTRUCTORES

1º	McLaren	15
2º	Brabham	13
3º	Hesketh	7
4º	Ferrari	6
5º	Tyrrel	2

CLASIFICACION DEL G.P. BRASIL

Enero 26 - CIRCUITO DE INTERLAGOS (San Pablo)

2º Prueba puntable por el Campeonato Mundial de Conductores

Circuito de 7.960 m. Distancia total: 318,400 km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	8	José Carlos Pace	Brabham BT-44B	1h44m41s17	40
2º	1	Emerson Fittipaldi	McLaren M-23B	1h44m46s96	40
3º	2	Jochen Mass	McLaren M-23B	1h45m17s83	40
4º	11	Clay Regazzoni	Ferrari 312-B3	1h45m24s45	40
5º	12	Niki Lauda	Ferrari 312-B3	1h45m43s05	40
6º	24	James Hunt	Hesketh S-308	1h45m46s20	40
7º	27	Mario Andretti	Parnelli VPJ4	1h45m47s98	40
8º	7	Carlos Reutemann	Brabham BT-44B	1h46m20s79	40
9º	6	Jacky Ickx	JPS-Lotus 72E	1h46m33s01	40
10º	18	John Watson	Surtees TS16	1h47m10s77	40
11º	21	Jacques H. Lafitte	Williams FW	1h45m06s23	39
12º	22	Graham Hill	Lola T370	1h45m50s37	39
13º	30	Wilson Fittipaldi	Copersucar II	1h46m20s02	39
14º	23	Rolf Stommelen	Lola T370	1h46m20s79	39
15º	5	Ronnie Peterson	JPS Lotus 72E	1h46m50s58	38

Promedio del ganador: 182,488 kph.
Récord de vuelta: Jean Pierre Jarier (10ª) en 2m34s16|100.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

• 14º VUELTA, PACE AL 2º

Al terminar la primera parte (un tercio de la distancia) o sea poquito más de los primeros 100 km., ya el mundo sabía que en el décimo circuito, Jarier —sin necesidad pero por detalle de elegancia— había hecho "mejor vuelta", con 2m34s16|100. Marca que ya no sería mejorada en las 30 restantes. De éste modo el filosófico argentino se daba cuenta que el puntero tenía tabaco de sobra.

• JARIER... DE PASEO

La vuelta 15ª (119,4 km. andados) dio el paso de Jarier con 21 segundos de ventaja sobre Pace. Reutemann estaba a 23s. atrás con punzar constante, Regazzoni, adelantando a Lauda, Fittipaldi y Depailler. El brasileño, pese a estar atrás marchaba con evidente holgura. Esto se confirmaría al sumarse más kilómetros. En su estilo de "sorber rivales".

Fue en la vuelta 19ª cuando Reutemann perdió su tercer lugar para, como montículo de arena castigado por lluvia, empezar a desintegrarse, de a poco. El avance de Regazzoni a ese puesto le sirvió a Emerson para probarse y definirse: IRIA AL FRENTE.

• AVANZA EL CAMPEON

Fittipaldi, seguro de que ya a mitad de carrera era hora de hacer pegar unos cuantos saltos de alegría a sus paulistas, tramitó un avance. En pocos kilómetros rebasó a Lauda (vuelta 22ª). Ya estaba cuarto. Jarier no aflojaba: tenía 25s. sobre Pace y 33s sobre Regazzoni. Fittipaldi estaba a 33s 5|10 del "Shadow" impasable. De atrás Mass arremetía y pasaba a Reutemann también, sostenido por una ovación constante que supo ganarse. La vuelta 25ª (199 km. andados), vio pasar a Jarier, Pace, Regazzoni, Fittipaldi, Mass y... Reutemann. Cuatro giros más tarde Fittipaldi regaló la emoción de pasarlo al suizo Regazzoni. En la 30ª v. el argentino se detenía, para perder 29 segundos en cambio de rodado delantero (la lima invisible...).

• LOLE PIERDE UNA VUELTA

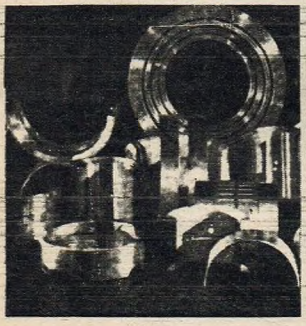
Estábamos en la 30ª vuelta. El puntero pareció pedir alientos. Su auto le andaba menos. Perdía distancia (o Pace la ganaba). Los cronómetros, dijeron la verdad: "Se retrasa Jarier". Faltando sólo 10 vueltas, entre el puntero y el ganador había una luz de 13s2|10. Mientras que Fitti estaba a 8s3|10 de su compatriota. Fue en la vuelta 31ª cuando el francés Depailler —que había realizado una carrera correcta— sufrió imprevisto despiste y quedó sin posibilidad de recobro. Su máquina empezó a incendiarse, la abandonó y superó el peligro de la combustión. Los bomberos hicieron el resto, rápidamente. Esta emoción se sumó tres minutos después a la máxima del día (del año, para ellos). Pace lograba, en un juego a ganar o perder, despojar del liderazgo a Jarier. Este quedó por "fuera de pista", quizá producido por su nerviosismo, en trance tan agudo. Su máquina perfilada ya no le anduvo más: faltaban apenas 50 km. para el final!!

Jean Pierre Jarier (UOP-Shadow) mostró en los dos G.P. de Sudamérica que puede ser el hombre de 1975. Lideró en San Pablo.

Rostro de zorro viejo. Terminada la prueba ocultó su sonrisa de hombre canchero: Emerson se clasificó 2º. Vio triunfar a Pace.

• Y PACE, "OBA, OBA!"

Los últimos 50 km. fueron apoteosis plena, para todos. Vivieron la emoción tanto corredores como equipistas, periodistas, autoridades y público. Hasta el personal del autódromo que, olvidó todo, como cuando Pelé marcaba retahila golera. Pace se vio ganador. Más, detrás suyo estaba Fittipaldi que, conocedor a fondo de Juan Carlos, intentó superarlo. Eran mucho siete segundos de luz. Pace tenía seguridad en su "Brabham BT-44", idéntico al de Reutemann. Así, siete segundos y dos vueltas a fondo, sintetizaron el triunfo doble que con ambrosía deleitaron nuestros vecinos. El G.P. del Brasil había terminado como debe terminar un carrerón de casta. Sudamérica, había logrado "tocar campanazo" mundial doble: OTRA VEZ.



FEDERAL Mogul

SIC ANNECY

GLACIER ®

JB

BF

BORG WARNER

GLYCO

Dualloys

CLEVITE 77

Línea completa de

COJINETES

DE BANCADA BIELA Y LEVAS

NACIONALES • IMPORTADOS Y FABRICACIONES ESPECIALES

BENINI HNOS. S.A.C.I.F.I.A.

LAVALLE 1731
Buenos Aires
T. E. 49 - 7303
46 - 1918
46 - 1663
45 - 1308

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA Y UN GUSANO QUE SE LLAMA "AUSENTISMO"

LA PRODUCCION CAYO UN 3,4 POR CIENTO EN 1974 - ESTIMACIONES PARA EL QUINQUENIO 1974 - 1978

NO hace muchos meses alguien que buscaba la rigurosa estadística dijo: "*Cada hora que pudiera paralizarse totalmente el trabajo de todos los que en Argentina hacen algo, y cobran por su esfuerzo, se perderían unos 15 mil millones de pesos m.n.*". Más claro: cada 4 minutos, mil millones. Cosa seria.

Trasvasando el cálculo a un estudio ((surwey) del mercado argentino acerca del "ausentismo" —no concurrencia de directores, jefes, empleados, obreros, colaboradores— a sus habituales tareas, la cifra que hemos conocido ("La Opinión", pág. 15, Bs. As. 23. enero 1975) es aterradora: de un cuatro por ciento que era el registro anterior que perjudicaba a las fábricas de automotores en tiempos normales se llegó al inquietante guarismo de un ¡VEINTE POR CIENTO! Consultadas las perjudicadas, aclararon que la causa principal sería "la disminución del 50 % operada en las entregas de las terminales a las concesionarias durante las últimas semanas del pasado año. No obstante (se señala) está produciéndose un paulatino recuperamiento y regularización de los planes de producción, lo que se observa a través del ritmo de SALIDA de las unidades de sus respectivas fábricas". Esto desvanecería esa propensión, tan perjudicial. Abre un cauce de estudio para psicólogos, sociólogos y expertos en trabajo. Deja margen a los periodistas, autores y gente que capta la realidad con rigor de espejo para que así se hable del "nuevo trabajador argentino y sus motivaciones sensoriales".

• ¡CAYO EN 1974!

Un dignísimo trabajo minucioso, nada habitual en el país, brinda en forma de librillo rico en estadísticas, diagramas y gráficos, ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores), de la Argentina, claro. El señor Wilson Armando Fusario, jefe de su servicio de estadística, compenetrado de la excepcional importancia que esto tiene, proveyó a la prensa de los detalles que, aparte del frío rigorismo de la cifra detonante, hacen a la comprensión de los problemas. ¿Por qué en el país, cuando todo marcha en un entendimiento logrado tras tantos sacrificios y a costo de gigantescos esfuerzos, cuando una industria tan importante va creciendo en forma paulatina, contribuyendo generosa e indirectamente a hacer grande la nación, en vez de irse hacia la cúspide, la actividad sufre una merma que recae sobre producción. Y, por primera vez en la historia de esta industria, en vez de sobrepasarse como todo el mundo esperó, las 300.000 nuevas unidades autovehiculares, no se superaron las 286.312. O sea que esto sumó un 3.3 % menos de automóviles y 0,1 % de camiretales-utilitarios, fabricados en el país en 1974. La tabla, rigurosa, arroja descriptivas evidencias. En Noviembre 1973 se entregaron 27.536 autovehículos y un mes después (batiendo los récords de todo el año), 29.134. Pero, este fin de año último la cosa fue de observarse meditadamente: ya en agosto empezó a producirse menos. Para, en diciembre, recibirse la decepcionante cifra de sólo 27.623 autovehículos nuevos. Es decir: 1.511 vehículos menos. Situación que no se había presentado desde 1967, aquí. Aunque no nueva; eso mismo nos ocurrió en los años de luchas político-sociales ásperas. Lo que sería justificado.

•¿CUANTO CADA MARCA?

De las diez fábricas de autovehículos con que cuenta el país, este año solamente tres de ellas han podido superar márgenes anteriores. La Citroën Argentina había entregado al mercado 17.489 vehículos en 1973 y superó a 18.344 en 1974; Fiat Concord S.A., de 66.648 se fue a 74.287. Y, la más acelerada proporción en más la logró "IME (Industrias Mecánicas del Estado)" que de los 6.523 de 1973, colocó 10.505 y promete continuar con esas "botas de siete leguas", en concepto fabril.

La Chrysler-Fevre Argentina S. A. bajó de 27.671 a 26.587, la Ford Motors Argentina S. A. de 62.374 a 53.938; la General Motors Argentina S. A., de 29.681 a 27.443; la Ika-Renault S. A., de 46.128 a 39.724; la Mercedes-Benz Argentina S. A., de 7.689 a 6.849; la Safrar, de 29.102 a 28.271. Y hasta la pausada y positiva producción de la Deutz Argentina S. A. que fue de 397 unidades en 1973, quedó en 364, en 1974.

Así es como ADEFA en su boletín del 22 de enero 1975 nos declara que el Fiat 600 fue "el más fabricado en 1974", con 21.666 unidades; el Dodge 1500 entregó 14.922; el Falcon, de lujo, 11.515; el Renault R. 12, 14.181 autos y el Peugeot 504, 16.477. Sería tema hablar de los autos más exquisitos que se fabrican a veces muy "de a pedido". Estos forman también parte de un generoso *hacer industrial* que colocó al país en el mapa (como EXPORTADOR), en casi 50 países. En eso sí que se creció! Y es la otra imagen argentina que nos invita a reflexionar en que hay que arreglar un pequeño detalle (o varios). Así, sólo así, pasaremos al frente. Cada dólar que entre significa más bienestar para los 25 millones que habitamos el país. DE LOS CUALES YA UNO de cada OCHO tienen un automóvil para movilizarse. Estamos creciendo hacia un progreso visible. Positivo.

• CONFIANZA PARA 1975

Las 10 fábricas argentinas, sin embargo, confiesan su confianza en el cometido de las actuales autoridades que rigen el país; en sus dirigentes gremiales y sobre todo en la buena voluntad del hombre de trabajo. Que se distingue en todo el universo y rompió ya la vieja perimida imagen de "hombre siestero". Es ridículo, hoy. Hace una semana retornamos de la dinámica Córdoba y, nos asombró su pulso: allí todo el mundo se mueve a ritmo actual. Es una rica imagen. Por eso es que, en lo que concierne a "requerimientos de insumos básicos para los programas de producción para el período 1974-1978 inclusive, se efectuaron ya estimaciones que se refieren a rubros de enorme importancia: aceros, fundiciones de hierro y acero; cobre; aluminio; plomo; zinc; estaño; níquel; vitres y cristales; caucho; plásticos; telas, para tapicería pinturas y diluyentes; selladores y adhesivos; ácido sulfúrico, puro; lubricantes (grasas y aceites) y rulemanes. Así, si tomásemos el precio medio actual de un autovehículo y lo multiplicásemos por 300 mil, nos daríamos cuenta de la enorme importancia que tiene esta fuerza industrial argentina impulsada con empuje desde el primer gobierno de Perón. Gracia a eso, los primeros "cuatricicios a motor" que se importaron en 1880/85 y los cientos de miles de autos normales *importados* luego hasta hace unos 15 años atrás, no volvieron a llevarse el dólar, íntegramente.

L. M. S.

REQUERIMIENTOS DE INSUMOS BASICOS PARA LOS PROGRAMAS DE PRODUCCION DEL PERIODO 1974 - 1978

El siguiente cuadro, muestra las estimaciones que las empresas asociadas a ADEFA, han efectuado con respecto a los requerimientos de insumos básicos necesarios para cumplimentar los planes de producción del quinquenio 1974-1978, previendo los incrementos tanto de la demanda interna, como de las exportaciones de automotores, autopiezas y unidades desarmadas.

El conocimiento de la demanda futura de los insumos de la industria, permitirá a sus proveedores adecuarse al incremento previsto para la industria terminal.

		1974	1975	1976	1977	1978
ACEROS						
a) Chapa laminada	(miles de tons.)	274,4	323,7	371,8	417,8	475,2
b) Tubos con y sin costura	"	12,0	14,6	16,6	19,1	22,6
c) Aceros mecánicos al carbono	"	71,0	80,5	94,8	108,8	122,0
d) Aceros especiales aleados e inox.	"	33,4	39,7	48,2	56,1	63,6
FUNDICIONES DE HIERRO Y ACERO	"	75,0	89,7	104,6	119,2	135,2
COBRE	"	5,3	6,6	7,6	8,5	9,6
ALUMINIO	"	11,2	12,8	15,5	17,6	20,3
PLOMO	"	4,1	4,9	5,6	6,3	7,1
ZINC (Para ZAMAC, revestimientos, etc.)	"	3,7	4,4	5,0	5,5	6,2
ESTAÑO	"	0,5	0,7	0,7	0,8	0,9
NIQUEL	"	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
VITREA Y CRISTALES	(miles de mts.²)	915,3	1.091,2	1.229,7	1.357,0	1.540,9
CAUCHO						
b) Natural y Sintético	(miles de tons.)	9,3	11,2	12,8	13,9	15,9
b) Neumáticos - Conjunto	(miles de unid.)	1.767,5	2.143,0	2.540,5	2.882,1	3.366,6
PLASTICOS (Excluidos telas para tapicería)						
a) A.B.S.	(miles de tons.)	0,6	1,0	1,0	1,2	1,3
b) P.V.C.	"	3,5	3,6	3,7	3,7	3,8
c) Polipropileno	"	1,8	1,0	1,2	1,3	1,4
d) Nylon	"	1,4	1,5	3,6	3,6	3,7
e) Poliuretano	"	1,6	3,1	3,5	3,8	4,3
f) Otros	"	1,4	1,8	2,1	2,3	2,6
TELAS PARA TAPICERIA	(miles de mts.²)	4.725,5	5.382,7	6.490,1	7.158,9	8.025,2
PINTURAS Y DILUYENTES	(miles de litros)	8.097,8	10.974,6	11.832,5	13.029,0	14.544,8
SELLADORES Y ADHESIVOS	(miles de tons.)	6,2	7,4	8,3	9,3	10,4
ACIDO SULFURICO PURO	(miles de litros)	874,1	1.081,7	1.243,4	1.388,2	1.587,5
LUBRICANTES: GRASAS Y ACEITES	(miles de tons.)	3,3	3,9	4,5	5,1	5,7
RULEMANES	(miles de unid.)	7.792,1	9.485,0	10.793,1	12.258,7	14.046,4

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CARLOS REUTEMAN
PILOTO RUTA SEGUROS
F1 INTERNACIONAL

Ruta la mayor experiencia en seguros para el autotransporte de cargas

Riesgos que cubre la cooperativa seguros sin franquicias • Automotores • Incendio • Cristales • Robo • Responsabilidad civil • Accidentes del trabajo • Accidentes personales • Transportes • Aeronavegación Estas son nuestras agencias:

CAPITAL FEDERAL Oliden 2987 - Juan B. Alberdi 7053 - Malabia 386 — GRAN BUENOS AIRES AVELLANEDA: Montes de Oca 130 WILDE: Cadorna 56 - QUILMES: Lavalle 506 - LANUS: R. de Escalada 1129 - L. DE ZAMORA: Laprida 640 - LOMAS ESTE: Ayacucho 95 - BANFIELD: H. Yrigoyen 7295 - MONTE GRANDE: Uriburu 281 V. ALSINA: V. Alsina 3326 - ADROGUE: Segui y Uriburu - SAN MARTIN: Yapeyú 62 - TRES DE FEBRERO: Balcarce 210 - SAN MIGUEL: Av. Mitre 420 - MORON: H. Yrigoyen 806 - SAN JUSTO I. Arieta 2946 - VTE. LOPEZ: Av. Libertador 1917 - TEMPERLEY: H. Yrigoyen 10310. - INTERIOR TANDIL: 9 de Julio 1009 - 25 DE MAYO: Calle 30 Nº 749 - LA PLATA: Calle 44 Nº 2088 - CHIVILCOY: Lavalle 318 — LOBOS: Chacabuco 74 - MAR DEL PLATA: Rivadavia y 20 de Septiembre - AZUL: Leyria esq. Av. Mitre - OLAVARRIA: Del Valle y España

RUTA

COOPERATIVA ARGENTINA DE SEGUROS LTDA.

MORENO 635/37 BUENOS AIRES TEL. 33-5041/46 Y 33-5085/88

Con 169 puntos finales, Héctor Luis Gradassi (subcampeón 1973), se volvió a consagrar el máximo. Igual que su fiel "Ford-Falcon", con el cual ganó en 25 de Mayo-Bs. Aires; Viedma-Río Negro; Autódromo Capital; Pergamino-Bs. As. y entró segundo en el G. P., tras Traverso.

¿QUE PASO EN 1974?

AUNQUE pareciera que la primera carrera "formal" entre varios autos se hizo aquí en 1906, el recorrer aquella querida obra de COCHE A LA VISTA! que fue "Enciclopedia de Oro del Automovilismo", que pronto cumplirá 20 años de anaquel y "nunca más editada aquí", nos hace ver el punzante e inmenso progreso de esta formal actividad deportivo-constructiva. Mejor dicho: utilitaria para la comunidad. Hemos dicho que, una cosa es patear un plástico inflado y otra manejar un vehículo destinado a superar industria y para fabricarse 300 mil idénticos, en el país (cada año). A un promedio actual de ocho millones de pesos por unidad. El acabóse. Bien; 1974 pese a los ingratos momentos que viviera la nacionalidad, fue un año POSITIVO para el T. C. (Turismo Carretera)... que también corre en pista. Y eso es lo natural en un coche: correr. Dieciocho carreras en total pero dieciséis con puntaje fueron el quántum positivo. Entonces, desbrozando, dimos con una significativa cifra: 16 carreras, sumaron 6.325,264 km. de carrera para los 16 punteros y, a la vez sumando todos los altos promedios de las 16 (2.8[illegible]5,252 kph.), eso dio el asombroso guarismo general de un 180 clavado. Es decir que como en las dos primeras pruebas "of champ" y una de las 16, se superaron los 200 kph. de promedo. Si se considera el progresivo del parque mundial automotriz "de carrera", que es del orden de un 3,5 a un 5 % MAS CADA AÑO, tendremos que en 1980, en Argentina, TODAS LAS CARRERAS TC. pasarán de 200 kph. Y algunas (Salto, acaso) habrán traspasado los 250 kph. En esa suerte de ferocidad aceleradora, Gradassi-"Ford Falcon" ganaron 4 pruebas y el torneo máximo de la categoría. Lo más rápido del año T.C. fue SALTO-Bs. As. en su trazado de más de 100 km. vta. 229,120 kph. y mejor vuelta, a 232,885 kph. Sin embargo en un tramo del G. Premio se llegó a 237 kph.

Traverso "Ford Falcon" ganaron en Olavarría (s/p); Vta. Córdoba; Viedma-Río Negro; Autódromo Cap. y el Gran Premio. ¿Lo mejor de 1974?

J. Marténez Boero (3°) y Carlos Marincovich (camisa monos autitos), cuarto del campeonato. M. Boero ganó dos pruebas y Carlos M., una.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

• **EL TC EN 1974**

MARZO 17. - (Sin puntaje para el campeonato 74). - Asociación Corredores TC. Premio "Solidaridad Justicialista", en circuito de 25 de Mayo-Bs. As. (15.209 m. vta. sobre 15, para 228,135 km. total). — **GANO:** Carlos Marincovich, en 1h11m 47s9|10 (Chevrolet), a 188,365 kph. y "mejor vuelta" (6ª), en 4m43s2|10, a 193,334 kph. SEGUNDO: Héctor Luis Gradassi, en 1h12m10s2|10, con Ford Falcon.

ABRIL 7. - (Sin puntaje para el campeonato 74). - Asociación Corredores TC, en circuito de Olavarría-Bs. As. (17.456 m. vta. por 14 v. para 244,3 km. total). **GANO:** Juan María Traverso, en 1h15m50s8|10, a 193,233 kph. y "mejor vuelta" en 50m20s, a 196,313 kph. SEGUNDO: Héctor Luis Gradassi, en 1h16m25s 7|10, con Ford.

ABRIL 21. - (1ª del año con puntaje). - Club Atlét. "Jorge Newbery". La XXIVª Vta. de Santa Fe. Circuito de Venado Tuerto-S. Fe. de 95,878 km. por 4 vtas. para 383,502 km. total. **GANO:** Eduardo Giordano, en 1h49m59s4|10, a 209,211 kph. y "mejor vuelta" (1ª), en 27m 22s6|10, a 210,217 kph, con Torino. SEGUNDO: Francisco Espinoza, en 1h51m56s8|10, con Torino.

MAYO 12. - Club Atlético "Compañía General", sobre circuito de Salto-Bs. As., de 119,8 km. vta. por cuatro, para 479,2 km. total. **GANO:** "Hermanos Suárez", en 2h05m19s3|10, a 229,120 kph. y "mejor vuelta" (2ª) en 30m51s9|10, a 232,885 kph., con Dodge. SEGUNDO: Héctor Luis Gradassi, en 2h08 m38s7|10.

JUNIO 2. - Auto Club "25 de Mayo" para IVª Vuelta Ciudad "25 de Mayo". Circuito local de 15.209 m. por 15 vtas. para 228, 135 km. total. **GANO:** Héctor Luis Gradassi, en 1h11m18s3|10, a 189,441 kph., con Ford. SEGUNDO: Juan María Traverso, en 1h11m18s4|10 y "mejor vuelta" (2ª) en 4m39s1|10, a 196,174 kph.

JUNIO 9. - Club Social y Deportivo "Sol de Mayo", sobre circuito "Luis Piedrabuena", en Viedma-Río Negro, de 15,4 km. vta. por 15, para 227,2 km. total. **GANO:** Héctor L. Gradassi, en 1h30m52s7|10, a 183,013 kph. y "mejor vuelta" (6ª) en 4m57s 9|10, a 186,102 kph. SEGUNDO: "Hnos. Suárez", en 1h30m56s 5|10 y empate "mejor vuelta" (6ª), en 4m57s9|10, a 186,102 kph.

JUNIO 23. - Asoc. Cordobesa de Volantes para XIIª Vta. de Córdoba en circuito "La Carlota" de 43,5 km. por 8 vtas. para 348 km. total. **GANO:** Juan M. Traverso, en 1h34m58s1|10, a 219,862 kph. y "mejor vuelta" (8ª), en 11m38s6|10, a 224,162 kph., con Ford. SEGUNDO: Héctor L. Gradassi, en 1h35m 08s. y empate "mejor vuelta" (8ª), en 11m38s6|10, a 224,162 kph.

JULIO 21. - Asoc. Corred. Turismo Carretera. - Premio "Senador Unánue" en circuito "25 de Mayo"-Bs.As. de 15.209m. v. por 15 final para 228,135 km. total. Dos series y final a 15 vtas.

• *Jorge Recalde, 5ª en el campeonato TC, fue, además, campeón en el de montaña-Clase C, con 176 puntos. Ganó en Olavarría y Carlos Paz.*

• *Hermanísimos, los Suarez. Metieron, en circuito, el más alto promedio del año: 229,120 kph. y también la vuelta más rápida: 232,885 kph.*

PAT. Nº 189.615 PAT. Nº 247.886

¿UD. SABE QUE ES EL CARTER REFRIGERADO?

Es un elemento de **circulación externa** que por su intermedio se logra mantener la temperatura ideal del aceite creando más potencia, economía y vida útil del motor. Unica en el mundo, nuestra empresa, creadora de este revolucionario y excelente sistema, analizado y probado rigurosamente por largo tiempo garantiza para autos, camiones y colectivos el **10% de ahorro de combustible** y realizar el cambio de aceite a los...

10.000 KMS.

NECESITAMOS DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS

DISTRIBUIDOR ZONA NORTE
A. KEEGAN
9 DE JULIO 136/142 SAN MARTIN
TEL. 752-3864

FABRICA Y ADMINISTRACION
INDUSTRIA 4A
LARREA 758 PUAN
PROV. BUENOS AIRES

Juan C. Iglesias, 7º en el campeonato, ganó en 25 de Mayo. Una gran promesa para 1975.

Antonio Lizeviche, fue segundo en Laboulaye-Córdoba. Luego sufriría la irreparable pérdida (que resultó muerto cuando se hallaba como espectador de ruta) de su hermano.

GANO: Juan Carlos Iglesias, en 1h10m22s9|10, a 194,483 kph. con Ford. SEGUNDO: Juan M. Traverso, en 1h.10m28s3|10, con Ford. Mejor vuelta: Carlos Marincovich (2ª), en 4m35s6|10, a 199,666 kph., con Chevrolet.

JULIO 28. - Auto Moto Náutico Club "Laprida" para "Iª Vta. de Laprida" sobre circuito de Olavarría-Bs.As., de 17.450 m. por 14 vtas., para 244,3 km. tot. **GANO:** Ricardo Iglesias, en 1h 14m45s8|10, a 196,080 kph. SEGUNDO: Héctor L. Gradassi, en 1h14m47s4|10. Mejor vuelta (5ª) J. Martínez Boero, en 5m17s2|10, a 198,045 kph.

AGOSTO 25. - Auto Moto Club "Ricardo Risatti" para VIª Vta. Ciudad de Laboulaye-Cba., sobre circuito "Los Cóndores" de 47,6 km. para 11 vtas: 523,6 km. total. **GANO:** Jorge Martínez Boero, en 2h40m48s7|10, a 195,358 kph. y "mejor vuelta" (2ª), en 13m57s1|10, a 204,706 kph., con Chevrolet. SEGUNDO: Antonio Lizeviche, en 2h 43m13s2|10, con Dodge.

SETIEMBRE 8. - Allen Automóvil Club sobre circuito "Luis Piedrabuena", en Viedma-Río Negro de 15,4 km. vta. por 18, para 277,2 km. total. **GANO:** Juan Ma. Traverso, en 1h30m 17s5|10, a 184,203 kph y "mejor vuelta" (4º de 1ª serie), en 4m 51s, a 190,515 kph., con Ford. SEGUNDO: J. Martínez Boero, en 1h30m32s6|10, con Chevrolet.

SETIEMBRE 22. - Automóvil Club Bragado en circuito de 25 de Mayo-Bs. As. de 15,209 km v. por 15 para 228,135 km. total. **GANO:** J. Martínez Boero, en 1h09m36s6|10, a 196,644 kph. y "mejor vuelta" (7ª), en 4m34s 7|10, a 199,317 kph, con Chevrolet. SEGUNDO: Roberto Mouras, en 1h09m37s2|10, con Chevrolet.

OCTUBRE 6. - Autom. Club Olavarría sobre circuito local "Luciano Fortabat" de 17.450 m. por 14 v. para 244,3 km. tot. **GANO:** Jorge Recalde, en 1h 14m16s8|10, a 197,343 kph. y "mejor vuelta" (12ª), en 5m15s 3|10, a 199,238 kph., con Ford. SEGUNDO: Carlos Marincovich, en 1h14m26s1|10 y empate "mejor vuelta" (12ª), en 5m15s3|10, a 199,238 kph.

OCTUBRE 19 Y 20. - FAPAC. (Federación Asoc. de Pilotos de Automóviles de Competición), en autódromo central "17 de Octubre". Premio homónimo. Circuito 12, de 5.621 m. v. por 15 para 84,315 km. total. **GANO:** Héctor L. Gradassi, en 30m49s 6|10, a 164,709 kph. y "mejor vuelta" (15ª), en 2m01s, a 167, 849 kph., con Ford. SEGUNDO: Carlos Marincovich, en 30m50s 9|10, con Chevrolet.

NOVIEMBRE 3. - Auto Moto Club "Carlos Paz". 4º Gran Premio de la Montaña desde Icho Cruz a Mina Clavero y Alta Gracia: 202,5 km. total. **GANO:** Jorge Recalde, en 2h20m 06s3|10, a 84,720 kph., con Ford. SEGUNDO: Héctor L. Gradassi, en 2h22m36s3|10, con Ford.

NOVIEMBRE 24. - Asoc. Corredores TC (ACTC) compartiendo el gran festival del automovilismo mayor en autódromo central, circuito 12 de 5.641, 62 m. vta. Tres series a 8 vtas para 131,788 km. total. **GANO:** Juan Ma. Traverso en 48m46s 4|10, a 166,564 kph. y "mejor vuelta (4ª de 3ª serie), en 2m 00s, a 169,248 kph., con Ford. SEGUNDO: Carlos Marincovich, en 48m49s6|10, con Chevrolet.

DICIEMBRE 1º. - Automóvil Club Pergamino por Premio "Ciudad de Pergamino".Bs. As., en circuito local de 9.332,6 km. por 30 v. para 279,980 km. tot. **GANO:** Héctor L. Gradassi, en 1h37m31s, a 172,264 kph. y "mejor vuelta" (5ª de 3ª serie), en 3m10s1|10, a 176,735 kph., con Ford. SEGUNDO: Roberto Mouras, en 1h37m35s7|10, con Chevrolet.

DICIEMBRE 15 AL 22. - Automóvil Club Argentino. 49º Gran Premio TC. "Reconstrucción Nacional". Cuatro etapas: Concordia a Posadas, a Cataratas del Iguazú, a Corrientes y a Paraná, sobre 2.208,7 km. tot. **GANO:** Juan María Traverso, en 11h28m39s. a 193,437 kph. SEGUNDO: Héctor L. Gradassi, en 11h36m11s. EXTRAOFICIAL: en un brevísimo tramo, Gradassi corrió a 236 kph.

¡Por un segundo! Roberto Mouras no ganó en 25 de Mayo-Bs. As., el 22 de setiembre. Se corrió allí a más de 228 kph. Algo en verdad, serio.

TURISMO CARRETERA

Campeón:	H. L. Gradassi	169
2º	J. M. Traverso	134
3º	J. Martínez Boero	71
4º	C. Marincovich	53
5º	J. Recalde	52
6º	"Hermanos Suárez"	48
7º	J. C. Iglesias	33
8º	A. Lizeviche	30
9º	R. Mouras	28
10º	R. Iglesias	24
11º	E. Giordano	19
12º	O. Bianchi	18
12º	C. Pairetti	18
14º	F. Espinosa	10
14º	J. Pontoriero	10
16º	H. Francia	8
17º	R. Rodríguez	7
18º	A. Del Vitto	6
18º	R. Marincovich	6
20º	H. Ríos	5
21º	H. Lepiane	4
21º	C. Palazzo	4
23º	E. Bravi	2
23º	"Martín García"	2
23º	E. Sáenz	2
26º	A. Beguerie	1

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

¡SON MEJORES!

NO SE
CONFORME
CON MENOS

RETENES TH

EL PERFECTO DIQUE DE CONTENCION

SERVICIO DE VENTAS:

AUTOPIEZAS S.A. - WARNES 1147/ 53

T. E. 54 - 6867 y 4355 CAPITAL

EN T. N.: MUCHA ACTIVIDAD CONSTANTE, CAMBIO EN LOS MARCADORES Y "FIAT", NOTABLE

LA categoría Turismo Nacional (T.N.) tuvo en el año un total de veintidós reuniones, actividad en pista, montaña, corto, largo, trasnoche, trasdía, americana doble piloto, etc. Mucha buena actividad que da colorido a una labor de la que se esperan, indudablemente, los futuros campeones T.C. La dupla Pachelo-Juárez en realidad fueron "quienes más ganaron", pues a su doble triunfo en las carreras de las 14 y de las 17 hs. ("31 horas en calesita", como dijéramos en número anterior), sumaron performances "isolati" que dieron mérito. Lo curioso de este "Turismo Nacional" (que ni es turismo ni es nacional) al decir de un incrédulo veterano, en 1974 incursionó mucho en pistas. De lo más atractivo: las carreras sobre montaña que asignan internacionalidad a una actividad donde "FIAT" colocó collares de autos en cada clasificador. En tan detonante dominación que algún día hará historia en los clasificadores argentinos. Luis Macri, en la "B" (llano) y J. Cano, en montaña o falso plano y Jorge Recalde, en ruta y Angel Di Nezio, en montaña, han sido sus campeones. En la "D" quedó desierto porque sólo se disputaron dos carreras. A diferencia del resto de categorías, aquí los puntajes fueron más ajustados entre uno y otro. Señal de similitud. Tanto que ha habido récords de vuelta hasta para tres volantes a la vez.

Luis Macri, campeón de la Clase "B", el hombre pintón y cordobés del "Fiat 128-Iava", debió batirse con Daray. En montaña alcanzó a ser 5º en la tabla; aquí con su acompañante "olvidado eterno", como cosa común en este deporte. Y abajo, para no ser menos galán sobrio, otro rostro viril, gran volante, hombre de posibilidades máximas: Jorge Recalde, campeón en la "C" (múltiple) y subcampeón montañero: "Fiat".

• TN: SINTESIS 1974

FEBRERO 3. - Automóvil Moto Club "Olavarría", para IIª Fiesta Nacional del Cemento, en circuito "Fortabat", local, de 17,450 m. vuelta por 15, para 209,400 km. total. **CLASE "B":** (suma de tiempos). **GANO:** Luis Macri, en 1h21m24s, a 154,348 kph. y "mejor vuelta" (4ª de 2ª serie), en 6m38s6|10, a 157, 601 kph., con Fiat 128 Iava. SEGUNDO: José Cano, en 1h21m 34s7|10, con Fiat 128 Iava. **CLASE "C"** (Igual circuito y 16 v., para 279,2 km. total). **GANO:** Juan A. Vallasciani, en 1h43m 28s9|10. a 161,883 kph., con Peugeot 504 (XE). SEGUNDO: Norberto Castañón, en 1h43m34s1|10, con Peugeot 504 (XE). Mejor vuelta: José Carlomagno (6ª de 2ª serie), en 6m18s1|10, a 166,146 kph.

FEBRERO 17. - Mar del Plata Automóvil Club, en premio "Mar y Sierras". Centenario de M. del Plata. Autódromo "Juan Manuel Fangio", en Balcarce-Bs. As. Circuito de 4.592,6 m. para ambas categorías. **CLASE "B"** (2 series a 18 v. para 165, 326,4 km. total. **GANO:** Eduardo Márquez, en 1h23m47s, a 113,946 kph., con Fiat 128 Iava. SEGUNDO: Rubén Daray, en 1h23m53s8|10, con Fiat 128 Iava. Mejor vuelta: Jorge Recalde (5ª de la 1ª serie), en 2m16s3|10, a 116,237 kph. **CLASE "C"** (2 series de 20 v. para 183,694 km. total. **GANO:** (descalificado H. Santángelo) Gonzalo L. Barceló, en 1h32m09s9|10, a 115 kph., con Fiat 125 Coupé. SEGUNDO: Néstor J. García Veiga, en 1h 32m32s6|10, con Fiat 125 Coupé. Mejor vuelta: No se tomó en consideración; había sido de H. Santángelo (2ª de 1ª serie), en 2m15s9|10, a 117,081 kph.

MARZO 7. - "Sociedad Italiana" de Jesús María-Cba., para IIº Campeonato de Trepada. 5ª prueba para los "100 Km. de Jesús María", en circuito montañero: Jesús María-La Cumbre-Jesús María, tiro de 47,8 km. por ida-vuelta. **CLASE "B". GANO:** Eitel H. Mazzoni, en 1h02m 28s8|10, a 85,679 kph., con Fiat 128 Iava. SEGUNDO: José E. Cano, en 1h04m06s7|10, con Fiat Iava. **CLASE "C". GANO:** Jorge Recalde, en 1h01m48s5|10, a 86,190 kph., con Fat 125 Berlina. SEGUNDO: Manuel Uravich, en 1h02m36s3|10. con Fiat 125 Berlina.

MARZO 31. - Automóvil Club de Cap. del Monte-Cba. IIº Cam-

CASA JULIO
VENTAS POR MAYOR Y MENOR • IMPORTADORES
S. A. C. I.
COLOCACION Y VENTA DE CRISTALES DE SEGURIDAD
COLISAS Y PERFILES DE GOMA PARA AUTOMOVILES Y CAMIONES
ESPECIALIDAD EN CRISTALES CURVADOS
BONPLAND 1441/43 - Tel. 772-5645 y 771-4294 - Bs. As.
SUCURSAL Nº 1
AV. LURO 5669 - MAR DEL PLATA - Tel. 72-0860

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

peonato de Trepada. 6ª prueba por caminos montañosos, locales: Cap. del Monte-San Marcos de la Sierra y vuelta: 43,4 km. cada tramo: 86,8 km. total. **CLASE "B". GANO:** Roberto Dellacasa, en 39m32s1|10, a 66,147 kph., con Renault 12 TL. SEGUNDO: Juan Carlos Rizzuto, en 39m56s2|10, con Fiat 128 Iava. **CLASE "C". GANO:** Angel Di Nezio, en 39m01s6|10, a 66,723 kph., con Fiat 125 Berlina. SEGUNDO: Carlos Garro, en 39m 07s8|10, con Peugeot 504.

ABRIL 10 AL 14. - Asoc. Volantes "General Roca"-R. Negro. Para VIIIª Vuelta de la Manzana. Tres etapas: Viedma a Gral. Roca; a Junín de los Andes y a Gral. Roca, para 1.678,2 km. total. **CLASE "B". GANO:** Luis Macri, en 13h12m24s3|10, a 133,8 kph., con Fiat 128 Iava. SEGUNDO: Alberto Gamermann, en 13h15m19s1|10, con Fiat 128 Iava. **CLASE "C". GANO:** Jorge Recalde, en 11h51m 43s3|10, a 141,476 kph., con Fiat 125 Coupé. SEGUNDO: Esteban Fernandino, en 11h52m51s8|10, con Fiat 125 Cupé.

ABRIL 29. - Automoto Club "Ricardo Risatti" para los 200 Km. Ciudad de Laboulaye-Cba., en circuito "La Carlota"-Cba., de 43,5 km. vta., por cinco para 217,5 km. total. **CLASE "B". GANO:** Juan Carlos Rizzuto, en 1h 16m41s9|10, a 170,150 kph., con Fiat 128 Iava. SEGUNDO: José Cano, en 1h16m41s8|10, con Fiat 128 Iava. **CLASE "C". GANO:** Roberto Pachelo, en 1h12m 38s, a 179,640 kph, con Fiat 125 Cupé y "mejor vuelta" (2ª) empatando en ella con José Carlomagno: 14m24s2|10, a 181,208 kph. SEGUNDO: Carlos A. Garro, en 1h12m59s1|10.

MAYO 11 Y 12. - Automóvil Club San Isidro, para los 600 Km. de Turismo Nacional en Autódromo Central "17 de Octubre"-Cap. Federal, sobre circuito 12 de 5.623,85 m., acortados a 83 v.: 466,780 km. total. **CATEGORIA "B". GANO:** Juan Carlos Larroca, sólo 79 vueltas, en 3h13m20s9|10, a 136.125 kph., con Fiat 128 Iava. SEGUNDO: Rubén Daray, en 3h13m26s., con Fiat Iava. **CLASE "C". GANO:** Osvaldo López ("Cocho"), en 3h11m10s6|10, y 83 vueltas, a 145,496 kph., con Fiat 125 Cupé. SEGUNDO: Horacio Santángelo, en 3h11m26s1|10. **CLASE "D"** (solamente compitieron sobre 30 giros para sumar 168, 715 km.). **GANO:** C. Sesma, en 1h06m07s, a 91,8 kph., con Torino. SEGUNDO: M. Longhi, en 1h06m21s., con Torino.

MAYO 25 Y 26. - Asociación Tucumana de Automóviles Standard-ATAS. La VIIIª Vuelta del Noroeste, compartida, un día en el autódromo "Martín de Güemes"-Salta y otra en el "Nasif Estéfano", de S. M. de Tucumán. Aquél con 3.409 km. giro y éste con 2.720 m. FINALES: **CLASE "B". GANO:** Eduardo Márquez, en 29m24s, a 111,020 kph. y "mejor vuelta" (17ª), en 1m 27s, a 112,551 kph, con Fiat 128 Iava. SEGUNDO: Aldo Caldarella, en 29m28s5|10, con Fiat Iava. **CLASE "C". GANO:** Oscar Rodríguez Marsilli, en 29m 09s9|10, a 111,915 kph. y "mejor vuelta" (8ª); en 1m26s3|10, a 113,464 kph., con Fiat 125 Cupé. SEGUNDO: Miguel A. Iglesias, en 29m25s., con Fiat Berlina. Ambos hicieron 20 rondas.

JUNIO 9. - Moto Club Argentino, en Autódromo Central "17 de Octubre"-Cap. Federal, para sus "100 Millas". Al efecto: "B" corrieron en circuito 9, de 3.413, 66 m. v., por 50, sumando 170, 683 km. total, y "C" sobre el 8, de 3.435,45 m., por 50 vueltas para 171,725 km. total. **CLASE "B". GANO:** Rubén Daray, en 1h33m39s2|10, a 109,352 kph., con Fiat Iava. SEGUNDO: Aldo Caldarella, en 1h33m54s5|10, con Fiat Iava. Mejor vuelta: (19ª de 2ª serie) para Eduardo Márquez, en 1m50s., a 111,720 kph. **CLASE "C". GANO:** José Carlomagno, en 1h37m00s1|10, a 106,251 kph., con Fiat 125 Cupé. SEGUNDO: Gonzalo L. Barceló, en 1h37m01s9|10, con Fiat 125 Cupé. Mejor vuelta: C. Garro y M. Macchi, en distintas series, ambos con 1m53s5|10, a 108,967 kph.

JUNIO 23. - Auto Club de Salta, en el Autódromo "Gral. Güemes", local. Circ. de 3.409 m. por 20 giros, para 68,180 km. total. Las dos categorías sobre igual tiro. **CLASE "B". GANO:** Aldo Caldarella, en 36m03s1|10, a 113,181 kph., con Fiat Iava. SEGUNDO: Eduardo Márquez, en 36m05s2|10, con Fiat Iava. Mejor vuelta: Juan Carlos Rizzuto (20ª v.), en 1m46s4|10, a 115,342 kph. **CLASE "C". GANO:** Francisco Mayorga, en 36m 02s95|100, a 113,188 kph. y "mejor vuelta" (12ª), en 1m47s3|10, a 114,374 kph., con Peugeot 504. SEGUNDO: Carlos A. Garro, en 36m02s97|100, con Peugeot 504.

JULIO 15. -Chaco Automóvil Club, para "IVª Vuelta del Chaco" por rutas provinciales, entre Resistencia - VillaAngela - Resistencia, para 613,1 km. total. **CLASE "B". GANO:** Luis Macri, en 3h27m41s, a 177,126 kph., con Fiat Iava. SEGUNDO: Eduardo Márquez, en 3h28m11s. **CLASE "C". GANO:** Ricardo Zunino, en 3h11m03s4|10, a 192,539 kph., con Fiat 125 Cupé. SEGUNDO: Angel D Nezzio, en 3h11m33s 3|10, con Fiat 125 Cupé. **CLASE "D". GANO:** Mario Longhi, en 3h11m03s4|10, a 192,539 kph., con Torino. SEGUNDO: Cándido E. Dionisi, en 3h08m32s9|10, con Torino.

JULIO 21. - Club Atlético Rafaela-S. Fe. PRUEBA SIN PUNTAJE por "500 Km. Válvulas Edival", en el autódromo rafaelino. Ronda de 4.624,45 m. para 30 vueltas, reduciéndose así a 138,735.5 m. total. **SERIE CLASE "B". GANO:** Héctor Moreno 28 vueltas, en 48m49s8|10, a 159, 104 kph., con Renault R-12. SEGUNDO: Darío Muro, en 53m 19s7|10, con Fiat. Mejor vuelta: (3ª) Aldo Caldarella, en 1m33s 3|10, a 178,435 kph., con Fiat. **SERIE CLASE "C". GANO:** Luis Gervasoni, en 48m36s2|10, las 30 vueltas totales, a 171,264 kph., con Fiat. SEGUNDO: Luis Grossi, en 48m36s5|10, a la vez que mejor vuelta (7ª) en 1m 30s9|10, con Fiat.

AGOSTO 5 AL 11. - Automoto Club "Carlos Paz"-Cba., para "IVº Gran Premio de la Montaña". En 4 etapas y 1.001,9 km. total, por caminos cordobeses: Tanti a Cap. del Monte (225,8); a Deán Funes (169,5); a Alta

● *La clase "B" tuvo en José Eduardo Cano (FIAT) al más empeñoso de los ganadores. Tercero en general, es subcampeón de montaña.*

Gracia (320,1) y a Cosquín: 286,5 km., por suma de tiempos. **CLASE "B". GANO:** José Cano, en 10h03m02s9|10, a 99,683 kph., con Fiat Iava. SEGUNDO: Alberto Gammerman, en 10h22m 18s3|10, con Fiat Iava. **CLASE "C". GANO:** Angel Di Nezio, en 9h33m55s8|10, a 104,740 kph., con Fiat 125 Cupé. SEGUNDO: Jorge Recalde, en 9h37m31s4| 10, con Fiat 125 Cupé.

SETIEMBRE 1º. - Buenos Aires Moto Club, "Premio Primavera" en turismo nacional. Autódromo Central "17 de Octubre"-Cap. Federal. Circuito 9 de 3.414,29 m., por 25 rondas para 85,357 km. total cada clase. **CLASE "B". GANO:** Rubén Daray, en 46m28s9|10, a 110,182 kph., con Fiat Iava. SEGUNDO: Oscar Garavaglia, en 46m29s3| 10, con Fiat Iava. **CLASE "C". GANO:** Francisco Mayorga, en 47m58s7|10, a 106,744 kph., con Peugeot 504 (XE). SEGUNDO: Ricardo Zunino, en 48m04s2|10, con Fiat 125 Cupé.

SETIEMBRE 15. - Concepción Auto Club-Tucumán, por premio "dique Potrero del Clavillo", entre Concepción-Tuc. y Las Estancias y retorno, en 125 km. Caminos de montaña. **CLASE "B". GANO:** Juan C. Rizzuto, en 1h40m36s7|10, a 75, 544 kph., con Fiat Iava. SEGUNDO: José Cano, en 1h42m36s5|10 con Fiat. **CLASE "C". GANO:** Osvaldo López ("Cocho"), en 1h39m48s8|10 a 75,140 kph., con

SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

INFORMESE

SOBRE LA CONVENIENCIA DE ASEGURAR SU AUTOMOVIL

FIAT 600 R/73

CAPITAL ASEGURABLE	$ 48.000,00
PRIMA CONTADO - RIESGOS PARCIALES	$ 742,68
PRIMA CONTADO - TODO RIESGO	$ 2.279,14
FRANQUICIA - TODO RIESGO	$ 480,00

Derecho de Emisión: Riesgos Parciales $ 30; Todo Riesgo $ 50.

CONSULTE SOBRE EL AUTOMOVIL DE SU INTERES Y PLANES DE FINANCIACION INCLUSIVE PARA PRENDADOS EN 3, 4 Y 6 CUOTAS BIMESTRALES

Fiat 125 Cupé. SEGUNDO: Jorge Recalde, en 1h39m56s1|10, con Fiat 125 Cupé.

SETIEMBRE 29. - Automóvil Club Misiones, para su "1ª Vuelta de Misiones" sobre circuito rutero misionense de 95,5 km. para 6 vueltas y 575,4 km. total. **CLASE "B". GANO:** Eduardo Márquez, en 3h58m11s, a 144, 347 kph (único que cubrió el total), con Fiat Iava. SEGUNDO: Jorge Dolío, en 3h19m04s 5|10, con Fiat Iava. **CLASE "C". GANO:** Héctor Fiorda, en 3h43m 49s6|10, a 154,250 kph., con Peugeot 504. SEGUNDO: Norberto Martínez, en 3h57m22s5|10, con Fiat. **CLASE "D". GANO:** Juan M. Bravo, en 3h31m19s6|10, a 163,375 kph., con Ford. SEGUNDO: Raúl Raffin, en 3h38m00s 5|10, con Ford. "Mejores Vueltas": en la "B" (4ª), E. Márquez, en 38m18s, a 150,234 kph.; en la "C", H. Fiorda (2ª), en 36m38s5|10, a 161,582 kph., y en la "D", Pedro Fritz (4ª), en 33m 34s3|10, a 171,394 kph.

OCTUBRE 13. - Asociac. Sanjuanina de Volantes en autódromo "El Zonda", circuito de 3.230 m., para 30 v. y 96,9 km. la "B", y 20 v. con 64,6 km. para la "C". **CLASE "B". GANO:** Aldo Caldarella, en 48m56s7|10, a 118,786 kph. y empatando "mejor vuelta" (1ª serie) en 1m36s7|10, a 120,250 kph., con Fiat Iava. SEGUNDO: José Cano, con 49m19s7|10, con Fiat Iava; otra "mejor vuelta" empatada: Daray (1ª serie), en 1m 36s7|10, a 120,250 kph. **CLASE "C". GANO:** Jorge A. Maggi, en 32m39s8|10, a 118,804 kph. y "mejor vuelta en 1m36s2|10, a 120,842 kph., con Peugeot 504. SEGUNDO: Carlos Juárez, en 32m39s9|10, con Fiat 125 Cupé.

OCTUBRE 18, 19 Y 20. - (FAPAC). Federación Asociaciones de Pilotos de Automóviles de Competición, por Premios "17 de Octubre", en autódromo central homónico-Cap. Federal. Los TN. "B" y "C" rodaron sobre 15 vtas. al circuito 9 de 3.345,50 m. vta., para 50,182 km. total. **CLASE "B". GANO:** Aldo Caldarella, en 27m54s2|10, a 107, 966 kph., con Fiat Iava. SEGUNDO: Oscar Garavaglia, en 27m 56s4|10 y "mejor vuelta" (13ª), en 1m49s7|10, a 109,786 kph., con Fiat Iava. **CLASE "C". GANO:** José L. Gervasoni, en 27m 50s4|10, a 108,151 kph. y "mejor vuelta" (8ª), en 1m50s1|10, a 109,389 kph., con Fiat 125 Cupé. SEGUNDO: Angel Di Nezio, en 28m00s1|10, con Fiat 125 Cupé.

OCTUBRE 27. - Asoc. Arg. de Automóviles Sport para premio "Bco. Internac. de Desarrollo" sobre el autódromo central "17 de Octubre"-Cap. Federal. Circuito 9 de 3.345,5 m. vta. por 30 cada clase, para 100,365 km. total. **CLASE "B". GANO:** Rubén Daray, en 56m07s8|10, a 107,284 kph. y "mejor vuelta" (6ª de 1ª serie), en 1m50s7|10, a 108,796 kph., con Fiat 128 Iava. SEGUNDO: Eduardo Márquez, en 56m17s8|10, con Fiat 128 Iava. **CLASE "C". GANO:** Constante Moreno Preto (de la lejana Ushuaia-Argentina), en 56m13s, a 107,119 kph. y "mejor vuelta" (3ª de 2ª serie), en 1m50s7|10, a 108,796 kph., con Fiat 125 Cupé. SEGUNDO: Alberto Rusconi, en 56m28s3|10, con Fiat 125 Cupé.

NOVIEMBRE 7 AL 17. - Automóvil Club Argentino para su clásica Gran Premio de TN. —16ª edición— trofeo "Unidad Nacional", por rutas de 8 provincias, en etapas. 1ª: Sta. Rosa (La Pampa) a Viedma-R.N. (575 km.); 2ª: a S. M. de los Andes, (952,7 km.); 3ª: a Zapala, (507 km.); 4ª: a San Rafael-Mza. 735,2 km.; 5ª: a La Rioja, (972,5 km); 6ª: a Villa Carlos Paz-Cba. (530,1 km). **CLASE "B"** (hasta 1.300 cc. cilindrada). **GANADORES:** L. Macri y T. Piovano, en 32h24m13s, a 111,861 kph., con Fiat 128 Iava. SEGUNDOS: A. Gammerman y A. Belardinelli, en 32h39m06s, con Fiat 128 Iava. **CLASE "C"** (Hubo dos importantes descalificaciones del 3º y 4º puesto). **GANADORES:** Carlos A. Marro y C. A. López, en 30h25m10s, a 140,462 kph., con Peugeot 504 (XE). SEGUNDOS: Carlos A. Juárez y M. Tornquist, en 30h28m55s, con Fiat 125 Cupé.

DICIEMBRE 1º. - Madariaga Automóvil Club. En el autódromo "Las Flores"-Bs. As., sobre 3.694 m. vuelta: 20, para la "B": 73,8 km. total y 25 para la "C": 92,350 km. total. **CLASE "B". GANO:** Rubén Daray, en 31m 50s5|10, a 139,272 kph., con Fiat 128 Iava. SEGUNDO: Jorge Serafin, en 31m59s1|10, con Fiat 128 Iava. Mejor vuelta, empate: Caldarella (8ª v. 1ª s.) y J. C. Rizzuto (7ª v. 2ª s.), ambos en 1m32s8|10, a 143,304 kph. **CLASE "C". GANO:** Esteban Fernandino, en 38m47s9|10, a 142, 815 kph. y "mejor vuelta" en 2ª y 3ª, en 1m31s7|10, a 145,020 kph., con Fiat 125 Cupé. SEGUNDO: Luis Grossi, en 38m 53s2|10, con Fiat 125 Cupé.

DICIEMBRE 15. - Vicente López Automóvil Club, para las "XX Horas TN", en el autódromo central "17 de Octubre". Cap. Federal. Reducidas a 14 hs. y dos partes de 7 hs. cada una. Clasificación a mayor distancia y con doble piloto por máquina. Circuito 12 de 5.623,65 metros. **CLASE "B". GANADORES:** Rubén Daray con Miguel Lascurain, en 14h08m03s2|10, cubriendo 371 giros y 2.086,450 km. total, a 147,616 kph., con Fiat Iava. SEGUNDOS: Danilo Mora con Luis Waldo, en 14h 02m37s3|10, con nueve vueltas menos, con Fiat Iava. **CLASE "C". GANADORES:** Roberto Pachelo y Carlos Juárez, en 14h 01m56s1|10 y 279 giros con2.131, 40 km. recorridos, a 151,841 kph. sobre Fiat 125 Cupé. SEGUNDOS: Jorge Maggi con Miguel Deguidi, en 14h03m26s9|10, cuatro vueltas atrás de los ganadores, con Peugeot 504 (XE).

DICIEMBRE 22. - Asoc. Pilotos Automóv. Turismo (APAT) en su maratón motorizada. Premio "Hombre Nuevo". 17 horas de duración. Sobre el circuito 12 del autódromo central "17 de Octubre"-Cap. Fed. Con cambio de pilotos, a mayor distancia. **CLASE "B". GANADORES:** Cano-Rizzuto, en 17h2s3|10, con 450 giros y 2.530,75 km. cubiertos a 148,807 kph., con Fiat 128 Iava. SEGUNDOS: Lascurain-Daray, en 17h02m10s3|10 para igual distancia, con Fiat 128 Iava. **CLASE "C". GANADORES:** Roberto Pachelo y Carlos A. Juárez, en 17h01m20s5|10 y 457 giros, para 2.570,09 km. total, a 150,925 kph., con Fiat 125 Cupé. SEGUNDOS: Zunino-Recalde, en 17h46s1|10 y dos vueltas atrás de los vencedores, con Fiat 125 Cupé.

POSICIONES FINALES DEL CAMPEONATO DE TURISMO NACIONAL, CLASES B, C y D

CLASE "B"

Campeon: L. Macri	Ptos.
2º R. Daray	186,50
3º J. Cano	175
4º E. Márquez	164,50
5º J. C. Rizzuto	129
6º A. Caldarella	127,50
7º A. Gamermann	102
8º M. Lascurain	90
9º C. Piazza	59
9º J. Serafini	48,50
11º O. Garavaglia	48,50
12º E. Mazzoni	45
13º H. Badra	28
14º R. Dellacasa	27
15º J. C. Larroca	24
16º D. Mora	18,50
17º L. Baldo	15,50
17º E. Breard	15,50
19º D. Gava	15
19º M. Stillo	15
21º J. Dolfo	13
22º J. Recalde	12
23º C. Colavino	11
24º J. Guiral	10,50
25º D. Mustafá	10
25º A. Ventura Ferro	10
27º M. Banner	9
27º F. Costa	9
27º J. Massey	9
27º R. Patt	9
27º M. Welcome	9
32º E. Chiavarolle	8
32º E. Gaflardo	8
32º H. Moreno	8
35º L. Azaretti	6
35º C. D'Abate	6
35º O. Quarello	6
35º V. Zurmiewicz	6
39º J. C. Fieg	5
39º D. Muro	5
39º C. Ubertone	5
39º H. Zubiri	5
43º O. Bonomo	3,50
43º E. Guiral	3,50
43º J. C. Núñez	3,50
46º E. Menéndez Hume	3
46º E. Orcola	3
46º H. Paterno	3
46º J. J. Pérez	3
46º L. E. Valda	3
46º F. Otero	3
46º J. Pagola	3

CAMPEONATO DE MONTAÑA

CLASE "B"

1º J. Cano	84
2º J. C. Rizzuto	45
3º R. Dellacasa	27
4º A. Gamermann	24
4º E. Mazzoni	24
6º L. Macri	21
7º C. Piazza	18
8º C. Colavino	11
9º M. Banner	9
9º J. M. Massey	9
9º R. Patti	9
12º E. Chiavarolle	8
12º D. Mustafá	8
14º M. Stillo	6
15º H. Badra	5

Se disputaron solamente 4 pruebas y el RDA exige un mínimo de 6 para consagrar campeón.

CLASE "C"

Campeón: J. Recalde	176
2º A. Di Nezio	128
3º C. Garro	114,50
4º C. Juárez	109
5º E. Fernandino	86
6º F. Mayorga	83,50
7º R. Pachelo	81
8º J. Carlomagno	64
9º R. Zunino	58,50
10º J. Gervasoni	50
11º O. "Cocho" López	49
12º G. Barceló	47
13º M. Uravich	46
14º H. Fiorda	41,50
15º L. Grossi	40
16º J. Maggi	39,50
17º J. Vallasciani	33,50
18º A. Mongueziz	28,50
19º C. Moreno Preto	24
19º N. Marsilli	24
21º H. Caldarella	21
22º O. A. Fangio	20
23º N. Castañón	19,50
24º F. Aicuaz	19
25º E. Bessone	18
25º M. Iglesias	18
25º H. Santángelo	18
28º M. Deguidi	15,50
29º N. García Veiga	15
29º A. Rusconi	15
31º A. Agorio	14
32º N. Martínez	13
33º F. Talone	12
34º J. Howie	9
35º R. Ibarguren	8
35º J. A. Salas	8
37º J. Gorchs	6
37º E. Piovano	6
37º M. Geretto	6
37º M. Macchi	6
37º C. Sesto	6
42º A. Felicia	5
42º C. Lange	5
42º J. Miglore	5
45º P. Satriano	4
46º D. Carbone Caballero	3
46º H. Firpo	3
46º P. Parra	3
46º P. Scarpino	3
50º J. Oberti	2
50º M. Perkins	2
52º H. Alfonso	1

CAMPEONATO DE MONTAÑA

CLASE "C"

1º A. Di Nezio	88
2º J. Recalde	75
3º J. Carlomagno	36
4º O. "Cocho" López	24
5º C. Garro	19
6º M. Uravich	17
7º F. Mayorga	12
8º R. Pachelo	11
9º E. Fernandino	9
10º O. A. Fangio	6
10º E. Piovano	6
12º L. Grossi	3
13º C. Lange	2

Nota: Se disputaron solamente 4 pruebas y el RDA exige un mínimo de 6 para consagrar campeón.

"CLASE 'D'"

1º J. M. Bravo	21
1º M. Longhi	21
3º D. R. Raffin	16
4º C. Dionisio	13
5º P. Fritz	8
5º H. Krujowski	8
7º A. Allovero	5
7º M. Rabino	5
9º V. Marin	2

Nota: Se disputaron solamente 2 pruebas y el RDA exige un mínimo de 10 para consagrar campeón.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com/

En su coche, la corrosión comienza por el radiador... y termina con el motor!

EVITELA

con el

NUEVO!

INHIBIDOR DE CORROSION

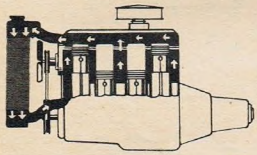
BARDAHL

FRESEDO L. BAJNOFF

La corrosión y el óxido aparecen indefectiblemente en su motor. Desde el primer Km. comienzan a crecer. El óxido, por el contacto del agua (aunque sea destilada) con las partes metálicas del radiador y el motor (cobre, aluminio, bronce, hierro y sus aleaciones). La corrosión, por la acción electrolítica favorecida por la presencia del agua del sistema de refrigeración. ¿Resultados? Temperatura excesiva. Radiador tapado. Block obturado. Motor recalentado y hasta tapas de cilindros, camisas y conductos perforados. En síntesis: un problema que corroe el alma de su coche! El **Inhibidor de Corrosión BARDAHL** soluciona definitivamente este problema.

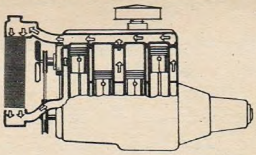
EL INHIBIDOR DE CORROSION BARDAHL NEUTRALIZA LA CORROSION.

Este es el camino que sigue la corrosión!



Radiador - mangueras - block - camisas

Cómo actúa el Inhibidor de Corrosión BARDAHL



El Inhibidor de Corrosión BARDAHL detiene la formación del óxido y corrosión, en los motores usados. Y especialmente, evita su formación en motores 0 Km. Al mantener el sistema de refrigeración limpio, mejora notablemente la transferencia de calor.

Cómo se utiliza el Inhibidor de Corrosión BARDAHL.

Se presenta en envases de ½ litro y de mayor capacidad para uso industrial. Ud. simplemente agrega el contenido en el agua del radiador. El líquido es de color rojo-violáceo. Será conveniente repetir la operación, antes de que desaparezca dicho color. Y así sucesivamente.

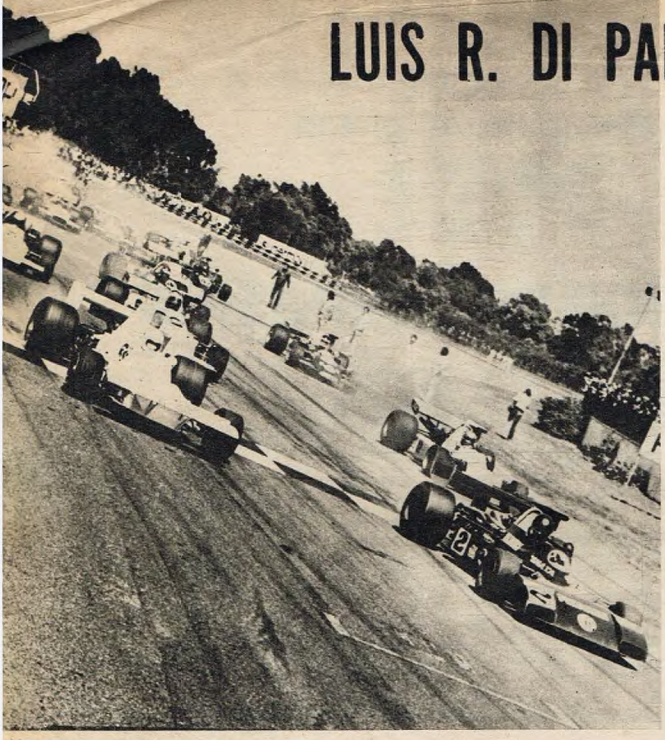
BARDAHL PRESENTA CON ORGULLO ESTE NUEVO PRODUCTO DESARROLLADO EN NUESTRO PAIS CON TECNICOS, MATERIAS PRIMAS Y ESFUERZO DE ARGENTINOS.

BARDAHL

Empresa Argentina creando tecnología al servicio del país!

Bardahl Lubricantes Argentina S.A. División Industria. P. I. Rivera 3454 - Tel. 781-9355 - Buenos Aires.

LUIS R. DI PALMA EXCEPCION



● *Igual que ocurre en los EE.UU. con alguna stock cars, F-1 hizo menor promedio total a lo largo de la temporada: doce eventos.*

PARA saber la progresión correcta de un proceso, se llama crecimiento vegetativo o performance del metal y goma, hay que basarse en los comienzos e ir aportando cifras claras y realistas. Cuando aquí comenzó a correrse, en el primer decenio del siglo, ya en Europa y EE.UU. se sabía que las máximas velocidades allí, eran muy superiores a las nuestras. No queda espacio para profundizar, sino la continuaríamos. Lo real es que hoy en día (año 1975), vemos que ya en Europa y EE.UU. se sobrepasaron los 300 kph. en pruebas hot, rectas largas y hasta con los stock cars, aquí con un "306" de promedio. Crudísima realidad. Nuestra Fórmula uno que en perfiles recuerda lo que vimos el 12 de enero en el autódromo "17 de Octubre" y nos muestra cuánto hay que pulir todavía para competir fuerte contra la jauría europea y estadounidense, tuvo en 1974 un hombre dominador, absolutista y francamente insuperado: Luis R. Di Palma. Este absorbió de modo tal que en las pruebas donde no ganó —por accidente mecánico— batió el récord, mostrándose como el más veloz del día. Si le faltaba algo, era la máxima velocidad promedio del año para Centro y Sudamérica con su "mejor vuelta", el 29 de setiembre, en el autódromo de Rafaela. Allí logró 243,392 kph., inferiores a los de la embajada norteamericana una vez visitante. Pero fue promedio tan ponderable como los 234,364 kph. que sobre los 323,712 km. hizo ese mismo día allí Jorge Bianchi. Once carreras con puntuación campeonil y una sin puntos, dieron 2.353,656 km. de carrera con un promedio de 214 km. recorridos en cada reunión de F.1. A su vez en gross-promedios, fue de 1.810,177 km. que fraccionados en once partes, da un base-prueba de 164,560 km.

El amigo lector se rascará la barba con gusto: Si los F.1 deberían ser los más veloces (como es lógico) han promediado 164,5 km., ¿cómo es que los "autitos" de silueta callejera TC tienen 15 kilómetros más de velocidad? Para la respuesta hay un secreto y está en los 323,7 km. de Rafaela (setiembre 29): Los Fórmula Uno son más rápidos en mayor kilometraje y en pistas más amplias. Entre Di Palma (campeón por ocho victorias) con 171 puntos y R. Guagliano con 64, se marcó la diferencia.

Parece que la pobreza numérica de unidades en combate, será un mal recuerdo, en 1975, incorporándose —con nueva reglamentación— máquinas y nuevos hombres que darán colorido a la categoría.

M. A. FORMULA 1

Campeón: Luis R. Di Palma	171
2º R. Guagliano	64
3º J. Bianchi	57
4º V. Hugo Plá	43
5º R. Bulla	34
6º M. García	29
7º D. Sancho	28
8º A. Monguzzi	26
9º J. Ternengo	20
10º J. O. Del Río	16
11º E. Guimard	15
12º E. Bertolini	13
13º M. Di Tulio	10
14º A. Bakst	8
14º O. Bessia	8
15º J. Roux	6
15º C. Ternengo	6
17º J. Sedano	5
17º O. Sotro	5
19º D. Favre	4
20º N. Pauloni	3
21º C. Marincovich	1

● M. A. F. 1: DOCE PRUEBAS

Febrero 24 — Mar del Plata Automóvil Club — Premio "Apertura-Super Nafta Y.P.F", en el autódromo "Juan Manuel Fangio" de Balcarce, Bs. As., giro de 4.592,40 metros por 30 vueltas para 137,772 km. total. Dos series de 15 y 15, con suma de tiempos. Ganó: Luis R. Di Palma, en 52m29s, a 157,503 kph. con Berta Tornado; 2º Angel R. Monguzzi, en 53m50s1|10 con Pianetto-Dodge. Mejor vuelta: (15ª 1ª serie de Jorge Bianchi, en 1m22s4|10 a 161,609 kph. Complementó fórmula 2.

Marzo 10 — Prueba SIN puntaje — Asociación Argentina de Fórmula Uno — prueba sobre autódromo central "17 de Octubre", Cap. Federal, por el premio "Cruzada Solidaridad Justicialista". Circuito 7 de 2.640,85 metros, por 30 giros en dos series de 15 v. para 79,225 km. total. Por suma de tiempos Ganó: Luis R. Di Palma, en 27m39s8|10, a 171,835 kph. y "mejor vuelta" (3ª 2ª serie), en 53sdos 7|10, a 177,040 kph. con Berta-Tornado; 2º Esteban Fernandino en 27m47s, con Brabham.

Marzo 17 — Allen Automoto Club — R. N. — sobre circuito "General Mosconi" de 3.650 m. vuelta. Tres series a 15 circuitos y total de 164,250 km. Ganó: Luis R. Di Palma, en 1h07m36s8|10 a 145,755 kph. y "mejor vuelta" (9ª de 2ª serie), en 1m27s, a 151,054 kph con Berta-Tornado; 2º Raúl Guagliano en 1h09m00s1|10, con Chevrolet (Meifa).

Marzo 31 — Automóvil Club Mendoza. INAUGURACION del nuevo autódromo local "Gral. San Martín"; vuelta de 5.021 m. Dos series a 15 giros y 30 en total para 150,630 km. Ganó: Lus R. Di Palma, en 1h01m24s3|10, a 147,191 kph y "mejor vuelta" (2 de 1ª serie), en 1m58s8|10 a 158,845 kph., con Berta-Tornado; 2º Emilio Bertolini, en 1h02m56s3|10, con Berta-Tornado. Complementó con fórmula 2.

Abril 14 — Auto Club Salta. INAUGURACION del nuevo autódromo "Gral. Martín Miguel de Güemes". Vuelta de 3.409 m. Tres series de 15 v. y suma de tiempos, con 153,405 km. total. Ganó: Luis R. Di Palma, en 1h03m34s8|10, a 144,768 kph. y "mejor vuelta" (13ª de 1ª serie), en 1m22s7|10, a 148,396 kph. con Berta-Tornado; 2º Angel R. Monguzzi, en 1h04m17s2|10 con Dodge (Pianetto).

Mayo 5 — Club Atlético de Rafaela — Santa Fe — En su autódromo Circuito I de 4.624,46 m. — Se redujo la distancia de 805 km. habituales a 120 giros para 554,935 km. en total. 36a. edición de la más famosa prueba de pista de esta parte del continente. Ganó: Víctor Hugo Plá,

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

AL DE LA F.1 MARCO UN 243,392 K.P.H.

en 2h36m16s4|10, a 213,063 kph. con Berta-Tornado; 2º Raúl Guagliane en 2h36m 36s5|10, con Chevrolet (Meifa) e igual número de vueltas. Mejor giro: (36º) Luis R. Di Palma, en 1m10s9|10, a 234,810 kph., quien no finalizó el evento.

Junio 16 — Asociación pilotos F-1 — club Atlético Del Norte — Maggiolo — Santa Fe, sobre el autódromo local. Tres series a 15 v. y suma de tiempos giro de 3.133,76 m., por 45 para 140,985 kph. total. Ganó: Luis R. Di Palma, en 56m31s a 149,674 kph. con Berta Tornado; 2º Raúl Guagliano en 56m33s1|10 y "mejor vuelta" (8ª de 2ª) serie, en 1m12s8|10, a 154,926 kph. con Chevrolet (Meifa).

Agosto 17 y 18 — Asociación pilotos F-1, en el autódromo de Río Cuarto — Córdoba. Vuelta de 3.276,40 m. Cuatro series por suma de tiempos y las 100 v. con 327,649 km. total. Ganó: Luis R. Di Palma, en 2h07m23s7|10 a 154,214 kph. y "mejor vuelta" (3ª de 2ª serie), en 1m11s7|10 a 164,509 kph. con Berta Tornado; 2º Rubén Bulla, en 2h09m43s y tres giros menos, con Berta-Tornado.

Setiembre 29 — Club Atlético de Rafaela — Santa Fe, sobre su autódromo local. Circuito I de 4.624,46 m. por dos series de 35 giros y 70, por un total de 323,712 km. Ganó; Jorge Bianchi, en 1h 22m56s7|10, a 234,364 kph. con Berta Tornado; 2º Mauricio García ("Marito") en 1h24m51s5|10 y un giro menos. "Mejor vuelta": última de 1ª serie, para Luis R. Di Palma, en 1m08s4|10 y 243.392 kph. EL INDICE MAS ALTO; sin poder jamás ganar en esta pista rápida.

Octubre 18, 19 y 20 — Federación de Asociaciones de Pilotos de Automóviles de competición (FAPAC). Festival por el premio "17 de Octubre" en el autódromo central homónimo. Circuito 9 de 3.345,5 m. vueltas, por 15 para —total: 50,182 km. Ganó: Jorge Omar del Río, en 21m51s2|10, con Berta Tornado, a 137,769 kph. 2º Daniel Sancho, en 21m56s6|10, con Berta Tornado. "Mejor vuelta": Carlos Marincovich (3ª) en 1m21s8|10, a 147,234 kph. Complementaron: fórmulas 2 y 4.

Diciembre 1º — Automóvil Club Mendoza — por el premio "in-memorian" del veterano periodista local "José A. Fernández". Sobre el autódromo "Gral. San Martín" de la ciudad de Mendoza. Vuelta de 5.021 m. por 36 (18 y 18 cada serie, por suma de tiempos). Total 180,756 km. Ganó: Luis R. Di Palma, en 1h08m02s2|10 —Promedio: 159,287kph. y 'mejor vuelta" (6ª de 1ª serie), en 1m50s2|10, a 164,025 kph., con Berta Tornado. 2º Jorge Bianchi, en 1h09m32s3|10, con Berta Tornado. Complementó con fórmula 2.

Diciembre 13 — Auto Moto Club "Comodoro Rivadavia" por el premio "Día del Petróleo Argentino" (que eternamente se celebra ese día) sobre el autódromo local "General San Martín". Tres series de 15 v. y 45 en total, por suma de tiempos. Vuelta de 3.764 m. por 45, para 169, 380 km. total. Ganó: Luis R. Di Palma, en 1h01m01s9|10, a 166,589 kph. y "mejor vuelta" (6ª de 2ª serie), en 1h16m9|10, a 176,212 kph. con Berta Tornado; 2º Mauricio García ("Marito" en 1h01m57s2|10, con Chevrolet (Meifa).

Guagliano es subcampeón. Fue 2ª, en Allen; 2ª, en Rafaela, en Mayo; 2ª, en Maggiolo. Nos trae recuerdo de otro "eterno 2º": el corredor Carú

Extraño pero legal: siendo el hombre más veloz del país en cuatro ruedas, el campeón F-1 quiso serlo en dos. Aquí está, muy feliz.

DE AMORRORTU CAMPEON EN F.2 Y, APARTE EN "SUDAM"

Apretada síntesis de velocidad. Grato perfil "amigo" para rival y público. De Amorrortu es un doble campeón y merece tal "extra".

LA fórmula 2, aporta pequeñas elegantes máquinas trazadas a la tónica pistera de alta alcurnia. Por ende resumen una idealidad: poner a mucho buen piloto en las pistas y ofrecer deporte, sin grandes costos. Todavía mucho hay que hacer para facilitarse todo esto (más que el pago "por partida" y viáticos "por dilstancia"). El hombre más fúlgido del escuadrón intermedio de pista ha sido el correcto Jorge de Amorrortu. Un exquisito de la velocidad. Terminó el año haciendo el más alto promedio de 1974 con su mejor vuelta al nuevo autódromo mendocino, a 155,689 kph. Entre tanto, su auto Crespi-Fiat se portó con determinante eficiencia, todo el año. Así lo vimos ganar el 31 de marzo, en Mendoza, y hacer mejor vuelta: el 25 de mayo, repetía eso mismo en el trazado salteño; el 4 de agosto, ganaba en autódromo central; el 25 de ese mismo mes lo hacía en San Juan (incluido mejor vuelta). Para el 29 de setiembre, hacer más rápida vuelta en autódromo central; ahí, ganar el 20 de octubre y en el mismo escenario, el 24 de noviembre, lograr un segundo. Cerrando temporada el 1º de diciembre en Mendoza, con la aludida vuelta más rápida del año. Guerra, fue su más duro rival.

• M. A. F. 2: SINTESIS 1974

Febrero 24 — Auto Club Balcarce, Bs. As. — premio "Apertura Súper Nafta Y.P.F." — en su autódromo local "Juan Manuel Fangio". Circuito de 4 mil 592,40 m. para 2 series de 15 v. cada una y total de 137,772 km. Suma de ambos tiempos. **GANO:** Eduardo Crovetto, en 59m06s2|10, a 139,862 kph., con "Crespi-Fiat); 2º Juan Cóppola, en 1h00m52s5|10, con 'Bravi-Peugeor". Mejor vuelta: Osvaldo López ("Cocho"), (4º de 1ª serie), en 1m51s3|10, a 148,541 kph. Complemento con Fórmula 1.

Marzo 31 — Automóvil Club Mendoza, sobre el nuevo autódromo local "General San Martín". INAUGURACION de sus instalaciones. con gran éxito. Circuito 1, de 5.021 m. para 2 series a 10 v. y total de 100km. 420m. Por suma de ambos tiempos. **GANO:** Jorge de Amorrortu, en 40m53s7|10, a 147,343 kph. y "mejor vuelta" (3º de 1ª serie), en 1m59s5|10, a 151,260 kph con "Crespi Fiat"; 2º Rubén Alonso, en 41m52s3|10, con "Vinto Renault". Prueba complementaria de F-1.

Mayo 25 — Automoto Club Jujuy, en autódromo "Miguel M. de Güemes", en ciudad capital de Salta. Sobre 3.409 m. vta. por 15 giros para 51,135 km. total. **GANO:** Jorge de Amorrortu en 21m49s9|10, a 140,534 kph. y "mejor vuelta" (6º), en 1m 24s5|10, a 145,235 kph, con "Crespi Fiat"; 2º Ricardo Baratucci, en 22m38s3|10, con Crespi-Fiat".

Junio 16 — Fórmula 2, asociados y asociación Pilotos F-4, en el autódromo central "17 de Octubre".Cap. Federal, sobre circuito 9 de 3.345,50 m. en 2 series a 15 giros por un total de 100, 365 km. y suma de tiempos de ambas. **GANO:** Rubén Alonso, en 43m52s7|10, a 137,240 kph., con "Renault R. 12"; 2º Miguel Angel Guerra, en 43m53s1|10, con "Vinto R. 12". Mejor vuelta: De Amorrortu (10º de 1ª serie), en 1m25s2|10, a 141,359 kph. Complementada con F-4.

Agosto 4 — Asoc. pilotos F-2 y de F-4. Premio "Día de los Niños" (Argentina), en el autódromo central "17 de Octubre". Cap. Fed. Circuito 9 de 3.345,50 m. a 2 series de 15 v. para 100, 365 km. total y suma de puntos de ambas. **GANO:** Jorge de Amorrortu, en 43m16s3|10, a 139,539 kph., con "Crespi Fiat"; 2º Ricardo Baratucci, en 44m15s8|10 con "Dodge". Mejor vuelta: Angel Guerra (13º de la 1ª serie), en 1m24s4|10, a 143,005 kph., con "Renault". Complementada con F-4.

Agosto 25 — Asociación Sanjuanina de Volantes, por el premio "Argentina Fotencia". Autódromo local "El Zonda", de 3.230 m. a 2 series de 12 vueltas. Las 24, con un total de 77.520 km. y suma de tiempos. **GANO:** Jorge de Amorrortu, en 31m13s3|10, a 148,973 kph. y dos veces "mejor tiempo" en 1º serie (vtas. 5º y 9º), con 1m16s1|10, a 153 kph., con "Crespi Fiat"; 2º Angel Guerra, en 31m51s1|10, con "Vinto-Renault".

Setiembre 29 — Fórmula 2, asociados con Asoc. Pilotos F-4 por el premio "Primavera", en autódromo central "17 de Octubre", sobre el circuito 9 de 3.345,50 metros. Dos series a 15 vtas. para 100,365 km. total y suma de ambos tiempos. **GANO:** Miguel De Guidi, en 43m 09s4|10, a 143,706 kph., con "Crespi Dodge"; 2º Rubén Alonso, en 43m25s2|10, con "Vinto R. 12". Mejor vuelta: Jorge de Amorrortu (15º de 1ª serie), en 1m23s5|10, a 144,215 kph., con "Crespi Fiat". Fue complementada con F-4.

Octubre 18, 19 y 20 — Federación Asocaciones pilotos automóviles de competición (FAPAC) por los premios "17 de Octubre", ocupando fecha y lugar de los anulados 1.000 Km. de Bs. As. por el Mundial de marcas. Autoódromo central "17 de Octubre".Cap. Fed., sobre el circuito 9 de 3.345,50 m. vuelta por 15 para 50,182 km. total. **GANO:** Jorge de Amorrortu, en 21m39s5|10, a 139,020 kph., con "Crespi Fiat"; 2º Angel Guerra, en 21m42s2|10, y "mejor vuelta" (10º), en 1m24s7|10, a 142, 193 kph., con "Vinto Renault". Complementó F-1 y F-4. Reunión tipo "festival integral".

Noviembre 24 — Asoc. Corredores T.C., en autódromo central "17 de Octubre".Cap. Fed. Sobre circuito 9, de 3.345,50 m. por 15 giros para sumar 50,182 km. total. **GANO:** Miguel De Guidi, en 21m79s9|10, a 141,370 kph. y "mejor vuelta" (10º), en 1m23s 1|10, a 146,946 kph., con "Crespi Dodge"; 2º Jorge de Amorrortu, en 21m18s2|10, con "Crespi Fiat".

Diciembre 1º — Automóvil Club Mendoza. Festival en autódromo local "Gral. San Martín" "in-memóriam" del veterano periodista José A. Fernández. Circuito de 5.021 m. Dos series completándose 35 vueltas y 175, 375 km. total, con suma de tiempos. **GANO:** Angel Guerra, en 1h09m57s1|10, a 150,734 kph., con "Vinto Renault"; 2º Jorge Baruscotti, en 1h09m26s3|10, con "Dodge". Mejor vuelta: J. de Amorrortu (13º de 2º serie), en 1m56s1|10, a 155,689 kph., con "Crespi Fiat". Este a los pocos días por falta de actividad en la fórmula retornó al KARTING y así fue brillante ganador en el SUDAM-Campeonato Sudamericano de la especialidad por el año en curso (ver Karting).

• *Angel Guerra. Vicecampeón fórmula 2. Es constante preferenciado en tribunas. Tiene mucha simpatía y posibilidades de ir escalando, pronto.*

M. A. FORMULA 2

Campeón:	J. De Amorrortu	100
2º	A. Guerra	77
3º	R. Alonso	58
4º	M. Deguidi	43
5º	R. Baratucci	28
6º	E. Crovetto	24
7º	R. Carubia	14
8º	J. Baruscotti	13
9º	J. Draghi	10
9º	J. C. Pentá	10
11º	O. "Cocho" López	7
12º	A. Alvarez	6
13º	O. Castellano	2

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

"El deporte está dirigido a formar, por sobre todas las cosas, una buena persona."

JUAN PERON

COMPETENCIAS NACIONALES INFANTILES "EVITA"
Y JUVENILES "HOMBRE NUEVO" 1974

BIENESTAR SOCIAL - MINISTERIO DEL PUEBLO

SECRETARIA DE ESTADO DE DEPORTES Y TURISMO

Télam

OCHO TRIUNFOS EN F.4 CONSAGRARON A ANGEL GUERRA

COMO en el boxeo y el ciclismo (universalmente), las categorías inferiores a veces lanzan a un campeón en nuestro accionar motorizado... y riesgoso. Muy riesgoso. Por eso, las categorías microscópicas de "fomento" o de preparación, tienen mucha aceptación. En Fórmula 4 nos tocó vivir plenamente su comienzo (al igual que el karting). Decimos así para no ruborizarnos... porque venimos bregando desde las carreras del circuito Chico de Morón; las del ex Autódromo de San Martín, la fórmula Junior, y paremos, para no confesar vejez.

Dijimos entonces —hace más de 10 años— que todo dependía de que veinte aportasen máquina, equipo servicial y atencioso y voluntad. El resto, inmediatamente se acoplaría por un llamado natural: "la juventud va donde hay juventud". Es la más juvenil de las fórmulas (a veces pensamos que le gana al kartismo argentino, donde a esta altura, no se justifica tanto hombre mayor...). Así es como la F-4 empezó a andar país con su vitalidad de ballet juvenil. Pero, como los gastos aumentan cada día y la categoría dispersa en zonas de auge tuercómano como ya debería serlo, estamos ante el casi "islamismo". Ergo: la F-4 se ha quedado nomás en la gran provincia de Buenos Aires. Y, de no habérsele dado una chance de curiosidad en Santa Fe y Salto, el año 1974 habría condenado a la categoría mínima a una acalambrada estancia bonaerense y un autódromo capitalino. Sus quince carreras sirvieron para dejar felices a... "un" hombre: Angel Guerra quien, mayorista de la F-4, se hizo de ocho triunfos y del campeonato, amén de muchas "vueltas más rápidas". Ganó para vivir y mejorar. Los otros siete triunfos, fueron como un cohete de kermesse: explotó y echó siete estrellas más: Victor Theil, Jorge Baruscotti, Carlitos Andreetta, Gonzalo De Quesada, Ricardo Baratucci (vice campeón, por haber llegado, además, cinco veces en segundo lugar) y Juan Francisco Arrechea. Una sola victoria cada uno. Si sirve como dato sugestivo: estos "mosquitos 4", promediaron 178,626 kph. en Rafaela (mejor vuelta) 172,191, con Theil. Convendría que el país mirase a este dato, sin asombro. Y diese a la fórmula buenos premios, público y gran promoción.

● *Angelito Guerra, campeón de M. A. Fórmula 4. Además ídolo y subcampeón de Fórmula 2. Aquí, con Beamonte, aclamados por el público.*

● *Gonzalo de Quesada "señor a toda máquina" de la F.4, ganó el tercer puesto. El 21 de julio logró linda victoria en "Estancia Chica".*

● M. A. F. 4: SINTESIS 1974

MARZO 10. — Midget Club Sunchales, en el autódromo de la ciudad de Rafaela (Sta. Fe). Circuito de 2.667,14 m. vta., a 2 series para 30 vtas. con un total de 80,014 Km. Ganador: Victor Theil, en 48m20s5|10, a 172, 191 kph., con Tulia-Renault; 2º: Plácido Balbuena, en 48m56s6|10, con Tulia Renault. Mejor vuelta: Gonzalo de Quesada (10º de 1ª serie), en 1m33s2|10, a 178,626 kph. con Avante-Renault

ABRIL 7. — Tandil Auto Club sobre el circuito del balneario local "La Cascada", de 1.411 m. por 25 giros para 35,275 km. tot. Ganó: Jorge Baruscotti, en 18m 33s4|10, a 112,102 kph y mejor vuelta (14ª), en 43s5|10, a 116, 772 kph, con Renault. 2º: Gonzalo de Quesada, en 18m36s, con Avante Renault.

ABRIL 28. — Auto Moto Club Junín-Bs. As., sobre el circuito local "Eusebio Marcilla" de 1.761 m. vuelta, por 25 en total para 44,025 km. Ganó: Angel Guerra, en 20m54s6|10, a 126,327 kph., con Renault; 2º: Plácido Balbuena, en 21m07s8|10, con Renault. Mejor vuelta: Gonzalo de Quesada (23ª), en 49s, a 129,379 kph., con Renault.

MAYO 19. — Club Platense de automovilismo-Bs. As., en el circuito especial de "Estancia Chica", Vuelta de 1.441 metros por 25 giros para 36,025 km. tot. Ganó: Angel Guerra, en 18m40s 7|10, a 120,460 kph. y mejor vuelta —empatada— (6º y 21ª), con 44 sdos., a 122,727 kph., con Tulia Renault; 2º: Gonzalo de Quesada, en 18m41s5|10 y también "mejor vuelta", empatada, (2ª, 21ª y 24ª), en 44sdos., a 122,727 kph. con Renault.

JUNIO 2. — Asociación pilotos fórmula 4, en el autódromo central "17 de Octubre"-Cap. Fed., sobre circuito 5 de 2.126, 21 m. vta. por 25 para 53. 157,75 m. total. Ganó: Antonio Andreetta, en 26m01s110, a 122,520 kph. y "mejor vuelta" (24ª), en 1m01s6|10, a 124,264 kph., con Tulia Renault; 2º: Plácido Bal-

AMPLIE SUS CONOCIMIENTOS

MECANICA AUTOMOTRIZ

	Ley 18.188
RICCI - Servicio Mecánico del PEUGEOT 504	$ 60.—
ARIAS PAZ - Manual de Automóviles 1974	„ 140.—
BENOIST - Servicio Mecánico del Ford Falcon	„ 80.—
PINTO - Reparación y Ajuste de Automóviles CITROEN 2 CV - 3 CV	„ 48.—
QUIROGA — Reparación y Ajuste de Automóviles RENAULT 12 - 12 BREAK	„ 48.—
VILLAR - Reparación y ajuste de Automóviles DODGE 1500	„ 58.—
GOMEZ - Afinación de Motores de Automóviles - ENCENDIDO y Operaciones generales	„ 65.—
VICENTE - Puesta a Punto de Motores	„ 95.—
GLEM - Electricidad del Automóvil (con Alternadores)	„ 80.—

	Ley 18.188
RIU - Circuitos Eléctricos de Automóviles —Nacionales, Americanos, Europeos—, con sus características Técnicas	$ 70.—
GOMEZ - Afinación de Motores de Automóviles - Carburación	„ 80.—
VICENTE - El Alternador - Reparación y Regulación	„ 95.—
MORETTI - Reparación y Ajuste de Automóviles Fiat 1500	„ 58.—
VILLAR - Rep. y ajuste de Automóviles RENAULT 4-4L-4F-4S	„ 48.—
MORETTI - Reparación y ajuste de Automóviles FIAT 600	„ 40.—

	Ley 18.188
VALDIVIA - Reparación y Ajuste de Autos FIAT 128 - 1300 IAVA	$ 50.—
SAN PEDRO - Afinación de Motores de Automóviles	„ 60.—
TEPPER - Sistema de Encendido a Trnasistores	„ 48.—
THE MOTOR - Equipo Eléctrico del Automóvil	„ 82.—
MAZZEO - Carburación y su práctica	„ 150.—
CLARK - Automóviles Chevy - SS - Coupé	„ 25.—
FERNAPI - Automóviles FIAT 1600 90 - SPORT	„ 25.—

CONSULTE NUESTROS PRECIOS

EDITORIAL LIBRERIA **AMERICA TECNICA** AYACUCHO 417 T. E 45 - 6341 - Bs. As.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

buena, en 26m11s5|10, con Tulia Renault.

JUNIO 16. — Fórmula 2, asociados, con Asoc. Pilotos F-4, en el autódromo central "17 de Octubre"-Cap. Fed. Sobre circuito 9, de 3.345,50 m. vta. por 15 giros para 50,162 km. total. Ganó: Miguel Angel Guerra, en 23m57s4|10, a 125,202 kph y "mejor vuelta" (5ª), en 1m34s9|10, a 126,910 kph., con Tulia Renault; 2º: Ricardo Pereyra, en 24m12s5|10, con Tulia Renault. Complementó F-2 en el programa del día.

JULIO 31. — Club Platense de automovilismo-Bs. As., en la pista especial de "Estancia Chica", local. Sobre 25 v. de 1.441 m. para 36,025 km. total. Ganó: Gonzalo de Quesada, en 18m58s 7|10, a 120,210 kph., con Avante Renault; 2º: Victor Theil, en 18m59s2|10 y "mejor vuelta" (9ª), en 43s4|10, a 126,160 kph., con Tulia Renault.

AGOSTO 4. — Asociaciones pilotos de las fórmulas 2 y 4, por los premios "Día de los Niños" (Argentina) en el autódromo central "17 de Octubre"-Cap. Fed., sobre el circuito 5, de 2.126, 31 m. vta. por 25 giros para 53, 157,75 km. total. Ganó: Miguel Angel Guerra, en 26m28s3|10, a 120,483 kph. y "mejor vuelta" (20ª), en 1m01s7|10, a 124,063 kph., con Renault; 2º: Victor Theil, en 26m28s7|10, con Tulia Renault. Complementó la F-2.

AGOSTO 18. — Auto Club Salta, en el autódromo local "Gral. Martín Miguel de Güemes", circuito de 3.409 m. Tres series a 10 vta. cada una para 30 y un total de 102,270 km., por suma de tiempos. Ganó: Miguel Angel Guerra, en 47m45s4|10, a 121,930 kph., con Tulia Renault; 2º: Agustín Beamonte, en 47m 51s6|10, con Tulia Renault. Mejor vuelta: Gonzalo de Quesada, en (4ª v. de 2ª ser.), con 1m31s 1|10, a 134, 713 kph, con Renault.

SETIEMBRE 1º. — Tandil Auto Club, sobre el autódromo del centro turístico local "La Cascada". Vuelta de 1.411 metros. Con tres series a 10 vtas. y tradicional respesca (repechage). Total 42,330 km. con suma de los tres tiempos. Ganó: Ricardo Baratucci, en 22m17s6|10, a 113,249 kph. y "mejor vuelta", empatando, en 7ª v. y 43s2|10, a 117,311 kph., con Tulia Renault; 2º: Agustín Beamonte, en 22m46s1|10, con Tulia Renault. Mejor tiempo, empatado: Angel Guerra (16ª v.), en 43s3|10, a 117,311 kph., con Tulia Renault.

STIEMBRE 15. — Auto Moto Club Junín-Bs. As., sobre el autódromo local "Eusebio Marcilla", regional del Oeste. Circuito de 1.761 m. Tres series, respescas y final a 25 giros, para 44, 025 km. total. Ganó: Angel Guerra, en 20m54s2|10, a 126,367 kph., con Tulia Renault; 2º: Agustín Beamonte, en 21m01s 3|10, con Tulia Renault. Mejor vuelta: Jorge Baruscotti (4ª de la 3ª serie), en 49 sdos, a 128,018 kph.

Descalificaron a tres volantes.

SETIEMBRE 29. — Corredores de F-2, asociados, con Asoc. Pilotos de F-4, por los premios "Primavera", en el autódromo municipal. Circuito 5, de 2.126, 31 m. para 3 series, etc. Sumadas las tres, el clasificador. Ganó: Angel Guerra ,en 26m15s, a 120,868 kph. y tres veces "mejor vuelta" (22ª, 23ª y 24ª), con 1m 02s, a 127,154 kph., con Tulia Renault; 2º: Ricardo Baratucci, en 26m20s8|10, con Tulia Renault. Complementó la F-2, en el programa compartido por ambas.

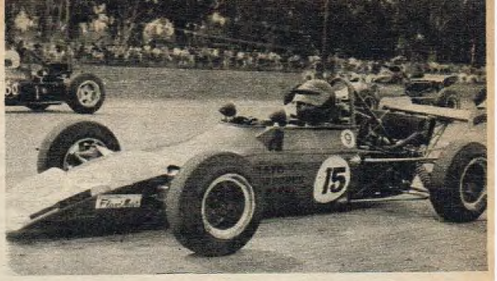
OCTUBRE 13. — Automóvil Club Junín-Bs. As., en el autódromo local "Eusebio Marcilla", de 1.761 m. vta., en forma de tres series, repescas y final, previo un "mejor vuelta" individual para acordar partida. 51 vtas. para 891,811 km. total. GANO: Agustín Beamonte, en 43m20s9|10, a 124,306 kph.; 2º Luis Segovia, en 43m32s6|10, ambos con "Renault". Mejor Vuelta: Angel Guerra (11ª de 3ª serie)) en 49s1|10 a 129,166 kph.

OCTUBRE 18, 19 Y 20. — Federaciones y Asociaciones Pilotos de Automóviles de competición (FAPAC). Festival por los premios "17 de Octubre" en el autódromo homónico de Cap. Federal. Utilizándose el circuito 5 de 2.126,31 m., por 20 giros para 42,526 km. total. Ganó: Francisco Arrechea, en 20m57s, a 121,793 kph., con Tulia Renault; 2º: Agustín Beamonte, en 20m 57s5|10, con Tulia Renault. Mejor vuelta: A. Guerra, (11ª), en 1m01s3|10, a 124,872 kph., con Tulia Renault. Complementó a las fórmulas 1 y 2 (las tres separadamente, y otras). Festival integral.

DICIEMBRE 15. — Asociación de Pilotos Fórmula 4, en pista de "Estancia Chica"-Bs. As. Circuito de 1.441 m. con tres series, respesca y final a 25 giros, que sumaron 37,5 km. total. Ganó: Angel Guerra, en 18m43s9|10, a 120,117 kph. y "mejor vuelta" (22ª), a 43s9|10, a 123,006 kph., con Tulia Renault; 2º: Agustín Beamonte, en 18m56s7|10, con Tulia Renault.

M. A. FORMULA 4

Campeón:	A. Guerra	148
2º	A. Beamonte	82
3º	G. De Quesada	57,50
4º	P. Balbuena	40
5º	V. Theil	37
6º	R. Baratucci	32,50
7º	J. Arrechea	30
8º	R. Pereyra	22
9º	J. Baruscotti	21
10º	A. Andretta	17
11º	J. J. Reybet	14
12º	L. Pisano	10
12º	J. J. Segovia	10
14º	R. Monllor	8
15º	A. Castro	6
15º	N. Bakst	6
15º	O. Signore	6
15º	G. Vinuesa	6
15º	H. González Rossler	6
15º	H. De Rossi	6
21º	L. Toloza	4
21º	B. Muñiz Barreto	4
21º	R. Chourrout	4
21º	R. Pérez Guimil	4
25º	R. Rullo	2
25º	E. Ferola	2



● *Plácido Balbuena tuvo tres segundos puestos y estuvo siempre a punto de lograr merecida victoria. Guía con experiencia. Fue 4º.*

● *Victor Theil abrió la temporada ganando en Sunchales. Luego obtuvo otros dos segundos puestos. Tandil confía en él, plenamente.*

SANTIAGO BACIGALUPO
Y
HUGO HECTOR HEREDIA

PRESENTAN TODOS LOS SABADOS DESDE LAS 21,30 HORAS POR

L.R.9 RADIO ANTARTIDA
DE BUENOS AIRES

NOTICIERO SOBRE RUEDAS

(La creación de PEDRO HEREDIA)

LA INFORMACION MAS COMPLETA DEL AUTOMOVILISMO NACIONAL E INTERNACIONAL A TRAVES DE PERIODISTAS ESPECIALIZADOS DE TODO EL PAIS.

ALBERTO MANERA - LUIS J. RIZZO - HUGO ROGER ELCANO - CARLOS ALFONSO - ROBERTO ANDRES COSSUTA - JOSE R. POTES - DOUGLAS F. TAYLOR

LA PARTICIPACION ESPECIAL DE ALEX BEAUMONT

● LOCUCION: ALBERTO ZEPPI.
● TECNICA: RICARDO "POROTO" FERNANDEZ y DANIEL GARCIA.
● ADMINISTRACION: ILDA A. DE BACIGALUPO

Coordinación General:
HERBAC
Receptora Lanús: 242-7366

Benito y Ulla, ¿habría sido un ontano como Peret el que los puso así? Son campeón y sub-1974. ¡Asaira... uuuii!! Y siguen en la racha. Defendieron prestigio de la firma "Molykote"

Se nutre de gente que de veras quiere al automovilismo, este "27" regalona. Cabrera, arriba y Polidori abajo, felices: han cumplido 25 años de larga actividad. Hoy actualizados con "motor a popa".

LIMITADA "27": LAS CORRIO TODAS, GANO OCHO Y ES CAMPEON; BENITO

PUEDE acreditarse a la aparición de un "sponsor" en la fórmula gaucha Limitada "27", de fomento automovilístico deportivo como el acontecimiento relevante de la temporada: MOLYKOTE. Esto dio titularidad que, sumada al favor de los públicos, repetidos en un "lleno completo" en todas las pistas del interior y hasta en algunos días de temperaturas adversas, otorgaron jerarquía. Además, si ya antes los autos convencían por el amor puesto sobre ellos por sus expertos preparadores, colaboradores y pilotos, sumándoles esa adhesión confiada, el resto se resolvió, felizmente. Y es así como, para retribuir a su gestión al producto favorecedor, ya acreditado en todo el país automotriz, consagró al Campeón de temporada; al vice, etc. ,etc., y a la "revelación".

En este caso Daniel José Keegan, "OCHO DE LA VISTA!" ha sido la publicación que todo el año —como hace ya muchos— respondió a la '27'. En el accionar, su campeón 1974 muestra el amor la cosa, sin egoísmo: Héctor Benito participó en todas las fechas del programa, sin retaceos, ni rebusques o mañas. Así fue como ganó ocho veces; cuatro, fue segundo. Logró un cuarto, quinto y sexto puesto y abandonó, una carrera. Sumó así 170 puntos. Su más brillante marca: Triunfo y récord: 2º serie, en Puán-Bs. As., con 123,7 kph. Vice campeón fue Eduardo Ulla, con dos victorias: 3 segundos; 2 terceros, y un 5º puesto. Se esperó mucho del ex campeón, Héctor Rosso. Pero, no se le vio sino en tres de las diecisés jornadas. Triunfó en la última fecha del pasado año, tanto como para decir: "volveré en 1975 y seré el mismo de 1973". Eso es lo nutritivo de una forma de automovilismo donde un Daniel José Keegan tiene anotadas muy altas velocidades y eso, donde sea, es "HABER".

MARZO 3 — Saladillo Automóvil Club — en el circuito local de la provincia de Bs. As. Iniciación temporada 1974. Pista de 1.280 m. para dos series a 12 giros (15,360 km.) y final, a 30 v. (38,4 km. total). Ganó: «Héctor Benito, en 24m21s, a 100.533 kph.; 2º Osvaldo Echeverría, en 25m 06s.

MARZO 24 — Teodolina Fútbol Club, sobre circuito local de 1.250 m. en dos series a 12 v. (15 km.) y final a 30 v. para 37,5 km. total. Ganó: Héctor Benito, en 24m41s. a 67.605 kph.; 2º José Juan Ramini, en 25m47s.

ABRIL 14 — Carhué Auto Club, sobre el circuito local (Bs. As.) de 1.200 m. Dos series a 12 v. (14.4 km.) y final a 30 v. (36 km.). Ganó: Juan José Ramini, en 20m07s, a 107.931 kph.; 2º Antonio R. González, en 20m20s.

ABRIL 28 — Aero Club Pampeano de Santa Rosa (La Pampa). Circuito local de 1.770 metros. Dos series a 10 giros (17.7 km.) y final a 20, sobre 35.2 km. total. Ganó: Alfredo Coronel, en 18m21s a 111.171 kph. y "mejor vuelta" (14º), en 53s a 115.471 kph.; 2º Héctor Benito, en 18m 27s5/10.

MAYO 12 — Macachín Auto Moto Club, de La Pampa, prueba en su circuito local de 1.550 m. Dos series a 10 v. (15,5 km.) y final a 35 sobre 38.750 m. total. Ganó: Héctor Benito, en 21 minutos exactos a 110.714 kph.; 2º Orlando Sotro, en 21m20s. La prueba del domingo 26 del Automóvil Club Puán-B.A. no se realizó.

JUNIO 16 — Cooperativa de Servicios Sociales de Arroyo Dulce - Bs.As. para su prueba del día 9, postergada. Circuito local de tierras: 1.350 m. Dos series, a 12 giros (16.2 km.); repechage habitual, a 6 v. 8,1 km.) y final a 30 v. con 40,5 km. total. Ganó: Héctor Rosso, en 24m59s 3/10, a 97.245 kph.; 2º Eduardo Ulla, en 25m45s.

JUNIO 23 — "Atlético Catriló Auto Club. Sobre circuito local de tierra compactada de 1.150 m. vuelta. Dos series a 12 giros (13,8 km.) y final a 30 v. y 34.5 km. total. Ganó: Héctor Benito, en 21m21s., a 96.955 kph.; 2º Eduardo Ulla, en 21m25s5/10.

JULIO 21 — Asociación de Voantes de la limitada "27" sobre la pista del Aero Club Pampeano, en Santa Rosa (La Pampa) con 1.770 m. vuelta. Se corrió hasta con seis grados, bajo cero! Dos series a 10 v. (17.7 km.) y final a 25, con 44.250 km. total. Ganó: Daniel Keegan, de Puán-Bs. As., en 22m08s, a 118.680 kph.; 2º Héctor Benito, en 22m38s. La del 7, del C. A. Firmat-Santa Fe, no se realizó.

CATEGORIA FOMENTO
LIMITADA "27"

Campeón	H. Benito	170
2º	E. Ulla	75
3º	O. Sotro	42
4º	H. Rosso	32
5º	J. J. Ramini	26
6º	H. Medrano	22
7º	A. F. Coronel	20
8º	D. J. Keegan	16
9º	M. Druetta	16
9º	J. A. Varela	16
9º	A. R. González	16
12º	N. Torre	14
12º	O. Echeverría	14
12º	S. Ramalli	14
15º	E. Aritbere	12
15º	A. Guenier	12
17º	A. Venaria	10
18º	C. Beruatto	6
18º	J. Garcia	6
18º	J. C. Delrieu	6
18º	A. Venaria	6
18º	J. F. Sheli	6
18º	A. D'Aurelli	6
18º	H. Fernández	6
18º	J. Gorozureta	6
26º	R. Lucentini	4
26º	R. Baggatini	4
26º	A. Sarich	4
26º	R. Vázquez	4
26º	V. Plazza	4
31º	G. Pecci	2
31º	J. Cabrera	2
31º	J. Giustozzi	2
31º	H. Gallego	2
31º	O. Coya	2
31º	A. Fontana	2

► **Fotos: RAUL REBAK**

AGOSTO 8 — Aero Club de Puán-Bs.As. sobre circuito local de 1.300 m. Fueron 12 v. para cada serie a 15,6 km. Final a 36 rondas y 43.2 km. total. Ganó: Héctor Benito, en 22m52s a 112, 798 kph.; 2º Orlando Sotro, en 23m09s3/10.

AGOSTO 18 — del Auto Moto Club Gral. Aacha (La Pampa), en circuito de 1.350 m. — Dos series a 12 rondas de 16,2 km. cada una y final a 30 v., para 40,5 km. total. Ganó: Héctor Benito, en 21m46s a 111.297 kph.; 2º Eduardo Ulla, en 22m14s.

SETIEMBRE 8 — Club del Norte, en Armstrong. Dos series de 12 v. de 1.680 m. para 20.610 km. y final a 30 giros para 50,4 km. total. Ganó: Miguel Druetta, en 32m56s5/10, a 91.798 kph.; 2º Héctor Benito, en 33m52s.

SETIEMBRE 22 — Carhué Automóvil Club-Bs.As. — Circuito local de 1.200 m. En dos series y final, a 30 giros (36 km. total). Ganó: Héctor Benito en 19m25s, a 109.367 kph.; 2º Orlando Sotro, en 20m04s.

OCTUBRE 8 — Teodelina Fútbol Club, en Santa Fe. Circuito local de 1.350 m. Dos series a 12 giros de 16, 2 km c/u. y final a 30 v. y 40.5 km. total. Ganó: Héctor Benito en 25m26s. a 93.634 kph.; 2º Alberto Venaría, en 26m 06s.

OCTUBRE 20 — Macachín Auto Moto Club, de La Pampa. Circuito local de 1.550 m. vuelta. Dos series a 12 giros para 18,6 km. y final, a 30 sumando un total de 46,5. Ganó: Eduardo Ulla, en 25m20s a 100,263 kph.; 2º S. Ranalli, en 26m02s.

NOVIEMBRE 3 — Saladillo Automóvil Club en su circuito local (Bs.As.) 1.240 m. Dos series a 10 giros (12,4 km.) y final a diez. Ganó: Eduardo Ulla en 7m44s y 95.689 kph.; 2º Héctor Benito, en 7m45s1/10.

La del día 17, en Arroyo Dulce, no se llevó a cabo.

DICIEMBRE 8 — Nueve de Julio Automóvil Club-Bs.As. en su circuito lugareño, híbrido (3/4 firme y 1/4 tierra compactada) de 1.650 m. Hubo dos series a 10 giros: 16,5 km. y final a 20, para 33 km. total. Ganó: Héctor Rosso, en 19m13s47/100 a 102,993 kph.; 2º Juan Alberto Varela en 19m16s79/100. Tampoco el 15 de diciembre se disputó la última prueba del programa, del Rauch Automóvil Club-Bs.As. y así con esta prueba se anunció el final del campeonato.

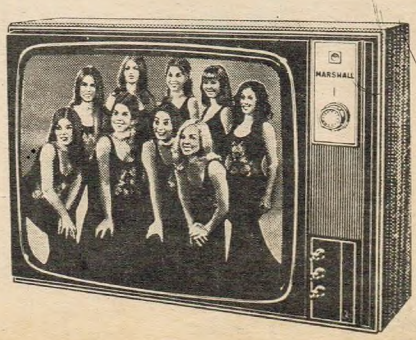
● *Arcma a laurel fresco y Juan Alfredo Varela (un 2º prometedor) aparece con su barra. Se confía en él: esperanza para el futuro.*

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

Para exquisitos de la imagen y el sonido.

Nuevos televisores Marshall 24". A imagen plena.

Cuando Ud. *vea y escuche* un televisor MARSHALL Sideral de 24" podrá apreciar el por qué de su unánime aceptación.
Hoy un televisor tiene que ser perfecto en todo sentido y no sólo eso, tiene que garantizar muchos años de vida útil, sin trastornos.
Esa es la razón por la cual los exquisitos de la imagen y el sonido han consagrado al nuevo MARSHALL 24".
Súmese *Ud.* a ellos y no se conforme con menos!



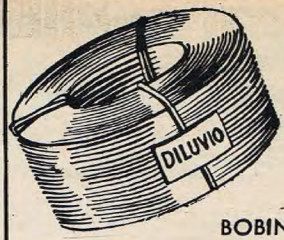
Televisores
MARSHALL
SINTONIA AUTOMATICA
MEMORIZADA
24"

COMERCIALIZACION DE AUTOMOTORES

Cada tanto, sacude la tranquila y ordenada cadena de comercialización "del todo vendible en el país", un reclamo colectivo importante. Y, rápidamente se estudia el problema y se buscan soluciones que no perjudiquen a las partes. Es tan importante el comprador como el vendedor. Y dejémosle lugar al fabricante y al armador. Y al capitalista. Y al que se dedica a crear y superar los modelos y producción de ese TODO. Problemón argentino de larguísima data, es la propiedad: el techo. Es inadmisible que un país de 25 millones de un déficit tan asombroso. Si pudieran venderse 300 mil pequeños departamento al año, sería lo ideal. En poco tiempo resolveríamos la vieja crisis vergonzante. Un pequeño departamento subió a tal punto que ya hablamos de 8, 10, 12 millones por él, como llenar una jarra con agua, de una canilla por donde salga agua servible. El automóvil llegó también a ese punto; CREOSE UN PROBLEMA, con su venta. Casi 300 mil fabricados en 1973 y 1974 —poco menos y casi 50 mil exportados cada año, darían un cociente de 250-300 mil compradores vitales al año AQUI EN EL PAIS. Como los autos (como todo) ha debido ir aumentando sus costos de venta, resulta que cada unidad supone un montón de millones. Y es ahí donde hubo una poliforme interpretación de **cómo debe comprarse** y **cómo debe venderse** un auto, en la Argentina. Más, la resultancia de abusos de gente que en la mayoría de los casos exagero, incrustándose en el ambiente vendedor del automotor del país, hizo que el actual gobierno optara por salir al paso de las exageraciones y poner coto a los abusos. Que suman miles de millones, en beneficio de "los rápidos de siempre". Que siempre los hubo. Está es la Historia del mundo, desde Adán y Eva.

Por reso, 1.514 de la Secretaría de Comercio se asignó carácter de norma reglamentaria de la Ley 20.680 y complementaria de la res. 1.279, al acuerdo celebrado entre la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) y la de Concesionarios de automotores de nuestro país (ACARA). La medida se juzga "resultado idóneo para una mejor defensa de los interesados en adquirir automotores". Se compone de una serie de importante normas rígidas sobre ENTREGAS Y PRECIOS; sobre PROPUESTA DE COMPRA: sobre PUESTA A DISPOSICION. Incluye RESPONSABILIDADES DE LA TERMINAL y da INSTRUCCIONES PARA COMPRADORES. El anexo 1 de la res 1.514 incluyó: 1º - "Instrumentar por escrito cada propuesta de compra en formularios oficiales del concesionario; 2º - "Obtener una copia de tal propuesta, con la constancia de su recepción por el concesionario". 3º - "Ser registrada tal propuesta en el registro habilitado por la fábrica".

Con respecto a las "unidades usadas" que deseen entregarse al adquirir el "cero km.", ésta se hará EN EL MOMENTO QUE EL VEHICULO NUEVO SEA RECIBIDO POR EL CONCESIONARIO, o cuando se concrete la efectiva entrega de la unidad usada, si esta se efectuare con anterioridad. Si la tasación no satisfaciere al comprador (del Cero Km.), este podrá optar por pagar el saldo del precio "al contado".



OTRO "CAMPANAZO" de M. HEREDIA y Cía. S.A.C.I.

ALAMBRE EN BOBINAS 'DILUVIO'

Para máquinas enfardadoras

FABRICANTES

M. HEREDIA y CIA S.A.

COMERCIAL E INDUSTRIAL

ALSINA 653 • Buenos Aires • T.E. 30-5571

y Sucursales del Interior

Los 10 Mejores

Hay que extraer diez temas cada mes que para el lector resulten atractivos y por su extensión no alcancen a considerarse una nota. Y, deveras que hay cosas extraordinarias. Por eso, continuaremos hoy dando cabida en esta primera edición "más crecidita" en alto y en ancho, a los diez temas. ¿Se le ocurre uno que interese más?

PODER DEL PETROLEO

El ser humano en su afán de vivir y hacerlo cada día más confortablemente, va consumiéndolo todo. Además, la población crece en forma asombrosa: se duplica, cada 50 años. Para fin de siglo seremos 6.000 millones (de 3.700-4.000 que somos hoy). ¿De dónde sale para tanto consumo? Lo lógico es "de la Tierra". Pero, la tierra agota sus reservas. Inclusive están desapareciendo especies animales que si en un tiempo plagaban zonas hoy, ni se ven: ¡¡¡Hay 200 cóndores, en total!!! Hay en EE.UU. sólo 200-300 búfalos!!! (Había millones) quién los aniquiló ha sido el Hombre. Inclusive "por diversión". O por "no serles simpáticos".

Con el petróleo está pasando cosa igual. Hace 20 años atrás los futurólogos pegaron el grito: "Cuidado, gente, que al ritmo que vamos, las reservas petrolíferas del subsuelo se acabarán, volatilizándose y el mundo quedará INERTE y FRIO; la gente sin sus actuales beneficios y útiles artefactos y sistemas, que le hacen muelle el diario vivir, gozar y quizá hasta falte lo imprescindible para medicina y alimento".

La grita exasperada se tomó en chacota. Pero, lo cierto es que mientras haya petróleo, ¿qué nos importa el problema que afrontarán nuestros hijos y nietos en el año 2000... adelante!?" Y, entonces pasó algo inesperado en la política petrolífera mundial: Los principales países que producen el oro negro se dieron cuenta que LO ESTABAN REGALANDO. O que, consumido toda su reserva, luego serían repobres, hasta el año 3000. A menos que surja algo que reemplace a esa riqueza viscosa y tan útil.

Estados Unidos casi CONSUMIO hace tiempo su subsuelo. Ejemplo de que "el petróleo, se termina". A otros países les ocurrió igual cosa: "Vivieron felices y muy económicamente. Produjeron para "su pueblo status ideales". Pero... de pronto apareció la resolución universal de la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo); estos reajustaron los precios de venta de su inmensa producción; los compradores debieron callar boca y pagar y el universo se conmovió el pasado año: "Habrá más pobreza en el mundo más habitado, mientras que la riqueza irá ahora a manos de pueblos pobrísimos que hallarán así una compensación a su pertenencia natural Petróleo y extracción".

Por eso nos asombró saber que con el oro mundial que recaudan actualmente por venta de petróleo y derivados, los países OPEP comprarían la sociedad de la Torre Eiffel, de París, con el producido por venta de petróleo extraído en OCHO MINUTOS; comprarían la empresa "IBM Internacional", con 143 días; la "Daimler-Benz", en 14 días; la "Michelin", neumáticos, en 5 días; la "Exxon-Esso", en 79. TODAS LAS EMPRESAS DEL MUNDO ENTERO QUE COTIZAN EN BOLSA sus valores, podrían comprarse en 15,6 años. Diez aviones "Concord", en 67 días; TODO EL ORO DE LOS BANCOS DEL MUNDO, en 3,2 años y la tan cantada fortuna de la Flia. Rockefeller, en seis días. "THE ECONOMIST" - London (casi nada) opina que la OPEP gana hoy en UN AÑO: 62.700 millones de dólares; en un día: 174 millones de dólares y en una hora 6,8 millones de d.d.

Garef: 20 años moviendo industrias.

Autopiezas eléctricas: motores de arranque, dínamos, reguladores, distribuidores, alternadores.

GAREF BAJO LICENCIA MAGNETI MARELLI

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

CARMAN: AGASAJO AMERICANO

Bien se dice que "los hombres pasan y las obras, quedan". Ya no es pecado agasajar en vida y en cargo a quien demostró su capacidad realizadora y cumplió con lo que rige a las entidades y grupos humanos de todo tipo y ansiedad. En esto el mundo ha progresado y hasta algunos países, también: Además se rescatan del pasado y de la nebulosa que padeció una generación tras otra (que no dejó ver bien claro), personajes que de pronto nos resultan ideales, extraordinarios, magníficos y dignos como para dar sus ejemplos. No hablemos de países, militares, políticos, prohombres, supermujeres. Hablemos de algo que nos interesará toda la vida: del Automóvil Club Argentino. Y hablemos más que del club, del hombre que lo guía, hace ya casi 20 años, el doctor César C. Carman, su navegador, a través de mil tormentas. Llevando con firmeza ese buque a puertos seguros y entregándolo a la futura comisión de la entidad con 700 mil asociados. Un caudal asombroso de servicios y una masa que representa un 25 % de los automotores en circulación. Quizá, sin alharacas, UNA DE LAS ENTIDADES MAS GRANDES DEL MUNDO, máxime si lo calculamos por habitante-socio. Como todo dirigente, Carman recibe halagos, indiferencia y críticas agudas. Nadie puede reprocharle de haber dado a "su club" el progreso visible y contable que disfruta, en este momento. Por eso un grupo de amigos que conocen su esencia, su personalidad, espíritu y ansiedad argentinas por hacer más y mejor cada día, resolvió ofrecerle un banquete. El amplísimo club "Y.P.F." en Núñez, resultó pequeño. En la noche del 30 de enero "América automovilística", estuvo allí: Alfonso Bryce, como presidente de la Federación Interamericana de Tourfing y A.C.; los delegados directores de Chile, de Colombia, del Uruguay, de Brasil; cincuenta cablegramas de otras tantas entidades similares del mundo. Por el grupo de amigos argentinos: el Gral. Embrioni, Intendente Municipal; por glorias deportivas: Fangio, Gálvez y Reutemann; por el deporte, López Oribe (Cadad); Virgilio Capaccione (Asociación Fútbol Argentino); por Parques Nacionales (Mariano Castex); por Touring Club Argentino (Raúl M. Delgado); por Junta Nacional de Granos (Videla Pacheco) y otras mil personas, si no fueron más. También, tras de Carlos Mazza, locutor del acto, la voz de Luis Elías Sojit "como socio del ACA y amigo personal del Dr. Carman". En suma, un acto que hará historia, que merecen, muchos.

"Eso es el deporte: formar el espíritu en el sacrificio."

JUAN PERON

Bienestar Social
Ministerio del Pueblo

Secretaría de Estado
de Deportes y Turismo

MOTOS
ZANELLA
"Potencia para los que van adelante"

"PICADAS" EN EL AUTODROMO

El asunto es bueno. Buenos Aires tiene hoy una ventaja estupenda: QUE NO HAY ENTRETENIMIENTOS NOCTURNOS EN VERANO, tipo show. Eso sí; también una tremenda "contra": el tiempo cambiante que en los últimos 50 años condenó a la quiebra a todo cuanto se hizo para traer cosas así. "Macoco" de Alzaga Unzué es quién más dinero perdió en ese loable afán de que su Bs. As. querido fuese como..." Sin embargo, así como el pasado año Mar del Plata rompió todos los records de bordereaux teatral, en éste, 110 elencos la están pasando dura. Pero, lo proyectado por gente capaz para dar en nuestro autódromo central, de noche, podría resultar sensación. Y nos interesa seguir el proceso, paso a paso. Se trata de un espectáculo híbrido denominado "AUTOS SHOW". No está en reglamentación alguna. Organizará APAT, Asociación Pilotos de Automóviles Turismo, donde se agrupan todos cuantos aquí compiten habitualmente en la T.N. (inscripciones y más datos en Gurruchaga Nº 2064, Cap., lunes a miércoles, de 19 a 21). Consistirá en pruebas cortísimas: un cuarto de milla terrestre, que son 400 metros. Podrán competir únicamente quienes tengan autos de producción nacional y registro de conductor, actualizado. La inscripción será para aficionados con coches standard y profesionales "con preparación, sin límite".

Es todo nuevo. Puede producir un millón de preguntas y más de un problema. Pero, el público querrá ver "picar" a los autos y en 400 metros verlos llegar, a diferencia de centímetro.

Aparte se darán películas de automovilismo; interesantes.

La fiesta será cada viernes, durante los meses de febrero, marzo y abril, desde las 21, en el autódromo, iluminado y funcionando tal como si fuese una prueba transnoche; con todos los campeones. También funcionarían medios de transporte que faciliten la llegada de público desde todo el gran Bs. As. y los 49 barrios capitalinos, donde hay tantas miles de personas, ávidas de ruido, pistoneo, grita y... emoción tuercómana. Un desfile presidido por sonora banda musical que además ha de brindar un buen programa extenso cada noche —a la manera europeo y americana, tan en boga— exhibirá, desde las 21, a todos los que van a pugnar sobre la corta recta. Esto en los EE.UU. tiene ya vigencia impresionante bajo el nombre genérico de DRAG. Aquí no serán agujas "sólo motor". Habrá autos de siete categorías. Hasta 850 cc.; a 1300; a 2000 a 3000; a 4000; más de 4000 y para los "Torino 380 W", exclusivamente (¿se animará Fangio?).

CONTAMINACION: MUERTE

Hace dos meses, un vespertino hizo conocer una graciosa información de una calificada profesional médica: 'La contaminación del aire empezó en 1239, cuando el rey Enrique III de Inglaterra, por un edicto, permitió el uso de carbón para las necesidades domésticas de la familia, en New Castle". Eso se afirma por cuanto allí es donde comenzó a observarse que por las emanaciones de las chimeneas, se ensuciaban no solo las casas del vecino, sino la propia. Y, de ahí para adelante, sin parar.

En éste momento los cientos de millones de autos que ruedan por el mundo, sumados a las motos, locomotoras, barcos, cosechadoras, aviones y hasta pequeñas máquinas para asar maíz dulce para los niños, funcionando ávidamente para cumplir su propósito, todos están, no solamente contaminando el aire, sino MATANDO A LA GENTE.

Por eso, actualmente, la Argentina "goza" casi de un record tremendo: el sexto lugar en el mundo (entre unos 165 países), de víctimas de cáncer al pulmón. ¿Origen?: la polución. Todo lo que se quema, queda en el aire y lo respiramos los argentinos. ¡¡Lindo asunto!! Un interesante folleto producido por informe de la H. Cámara de Diputados de la Nación Argentina, Comisión Especial Investigadora del Mercado automotriz, referente a "Seguridad y Contaminantes Ambientales . 3º Informe . 1975", presenta en trece páginas-libro, algunos apuntes de alto interés general. En sus págs. 12 y 13, dice: "es imperioso instituir en el país una adecuada legislación que establezca el empleo de normas de diseño y construcción como elemento sustancial para introducir elementos de seguridad, tendientes a conformar la expectativas enunciadas, encuadrándose como mínimo, dentro de los siguientes objetivos:

"**A**) Prevenir la ocurrencia de accidentes derivados de la falta de diseño y/o construcción de vehículos automotores; **B**) Aminorar los efectos de los accidentes tanto cuando ellos se produzcan por consecuencia de fallas mecánicas, como por negligencia o impericia de sus conductores; peatones o en otras circunstancias imprevistas del tránsito; **C**) Proponer soluciones técnicas para eliminar o reducir la emisión de contaminantes atmosféricos producidos por los gases de escape de automotores; **D**) Establecer los niveles máximos de emisión de ruido por los vehículos automotores, a los efectos de preservar la salud física y mental de la población; **E**) Facilitar la producción en el país de elementos, partes y materiales que sean necesarios para satisfacer las exigencias expresadas en las normas correspondientes; **F**) Favorecer las soluciones de seguridad con el empleo de tecnología local, de manera tal que las normas no se conviertan en un aliciente para acentuar la dependencia tecnológica del exterior; **G**) Propender al desarrollo de métodos de ensayo en el país y la concreción de las instalaciones de prueba, correspondientes; **H**) Asegurar la adecuada normalización e intercambiabilidad de todos aquellos elementos de seguridad que lo permitan, al efecto de que su empleo no configure características de monopolio tecnológico; **I**) Evitar que las soluciones técnicas propuestas se conviertan en un factor de encarecimiento injustificado".

Como fuere, el mundo avanza hacia la paulatina destrucción de todo lo virgen. Ignoramos quién tiene más culpa de todo: si los que fabrican, venden o los que utilizan tanto artefacto productor de gases nocivos.

ZAPATAS Y PASTILLAS PARA FRENOS VULCANIZADAS

EMBRAGUES REACONDICIONADOS

VENTAS:
MONROE 2635
T. E. 73-6789

FABRICA:
FCIO. VARELA 531
VILLA MARTELLI

¡AUTOS, AUTOS! - PROBLEMON

Dos temas se suman a 10 más; se multiplican a la vez por equis veces y... ¿cuándo terminará todo esto? Debe ser eterno, porque ya Don Quijote y su fiel y servicial Sancho Panza, lo tenían con sus abnegadas cabalgaduras. ¡Cómo para no tenerlos un automovilista hoy! Se propone ahora para la Argentina, un REGISTRO UNICO. Algo así como el de Japón. Donde figuren claramente todos los datos del conductor y su auto y, además, a modo de baldón, en él se anoten todas las transgresiones, multas y demás para que lo vayan descalificando. No se sabe cuántos duplicados se darán, ni cuántas veces podrá renovarse. Tampoco como van a sujetarse las páginas, para que con el intenso uso diario, no se desglosen. Y... otros problemas mayores. Como LAS HORAS que demorará esperar a que asienten en el documento cada multa. O cuántas hojitas utilizará el nervioso agente, mientras atrás cien autos tocarán bocina, desesperados, para evitar el lógico embotellamiento-penalidad-advertencia. Por ese camino ¡NO VAMOS! Es hora (a 75 años de los primeros autos en el país y 75 de sus Touring y Automóviles clubes de servicio a la comunidad), que SE LLAME A LOS TECNICOS Y ESPECIALISTAS y SE LLEGUE CON ELLOS A SOLUCIONES concretas. Bien asentadas en conocimiento de cuanto se hace lejos. Sobre todo nos interesaría agrupar como idealidad, resoluciones o formas de preservación. O de ejemplo, que sean positivas y "anden" afuera que NO requieran más personal, gastos, incomodidades y complicar más todo de lo que ya se ha complicado. Desgraciadamente para nosotros, Hay que otorgar "REGISTRO DE CONDUCTOR" sí y hacer que antes de darlo se sepa quien va a manejar ese arma.

Otro asunto es el estacionamiento autovehicular CENTRICO. Hace 60 años, eso lo vieron aquellos maravillosos primeros directores ad-honórem del Touring Club Argentino cuando percibieron que Bs. As. crecería. Entonces en la hoy Plaza Lavalle, frente mismo al Teatro COLON, abrieron la primera "playa de estacionamiento" de Buenos Aires. Luego se autorizó hacerlo en ambos cordones. Por exceso de autos, a un sólo cordón. Eso se eliminó en la calle Tacuarí hace 40 años por ser para "tráfico ligero", a fin de llevar más autos entre Centro y Constitución (no estaba, todavía, ni en proyecto la Avda. Nueve de Julio). Otras calles fueron también requeridas para "andarse rápido". Vinieron luego los "varitas" (tránsito), en bici y fijos. Los subidos a garitas con su metralleo de pitadas, día y noche. Hubo de todo. De pronto alguien 'se avivó" que a los edificios viejos había que demolerlos. Y, colocándoles una capa de asfalto que esos huecos o "socavones" sirvieran como **playa de estacionar autos.** COBRANDOSE buen dinero. Así se inventaron los parquímetros. Y la Municipalidad se quedó con el invento. Pero el tránsito sigue entrando al centro, cada día más; cada vez más complicado; cada vez más problemático. Dos "representantes" (concejales), piden ahora que en la Avda. Nueve de Julio se construyan, bajo los canteros y capa asfáltica, estacionamientos. Hace más de 30 años, hay dos. Uno anda muy bien. El otro pasó a poder policial. ¿Cuántos autos cabrían en subsuelos similares, entre Avda. del Libertador y Constitución? Hagamos cuenta ANTES de producir gastos altísimos y complicar la calles laterales. Buenos Aires grita por una política de garages. Urgente, racional, correcta.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

TRES TITULOS Y DISTINCION

Al cumplirse 75 años de la empresa FIAT pareciera que sus ramificaciones extendidas por todo el mundo también hubieran participado de la inmensa satisfacción central (Milán-Italia). Una de las más favorecidas por hechos concluyentes ha sido "Fiat", de la Argentina. En efecto, durante las carreras de Turismo Nacional habidas en todo el pasado año la marca logró tres títulos máximos argentinos: con Jorge Recalde, en T.N. clase "C" con un 125; con Luis Macri, en T.N. clase "B" con un "Fiat 128-Iava" y, en perfilados decapotados, Jorge de Amorrortu, campeón de la fórmula 2 pistera con un coche equipado con motor Fiat 125.

Las victorias argentinas se lograron merced a la magnífica calidad de todas las máquinas (centenares, hoy) que enriquecen los pelotones de las rutas, todo el año. En ello la comisión deportiva de concesionarios de la marca desarrolló una acción operativa intensa, presidida por Leonardo Rosati. Tanto que este eficiente líder organizador y sostenedor de un equipo triunfal y constantemente superador de marcas anteriores, debido a tal prodigalidad resintió sus actividades privadas y este es el momento en que, sin retirarse del cuadro de dirigentes campeones, deja paso a Oscar Marcolongo quién ya está desempeñándose como Gerente del citado organismo. Marcolongo ex-corredor, ha sido durante años, contacto entre la fábrica y la Comisión Deportiva Concesionarios "Fiat", mientras que Alfredo Di Biasi la preside y Julio Vighi es su dinámico secretario. No solamente FIAT ganó en las carreras el pasado año. Ya anunciamos que la decisión de los colegas periodistas especializados integrados en APICA lograda la elección anual entre todos, le otorgó el premio máximo "al coche del año". Se trata del "Fiat 128-Berlina", ganador del lauro estimativo. Con motivo de la entrega del trofeo se realizó un acto y en él, sorprendimos al presidente de APICA, José Vazeilles, en el instante en que entrega al Dr. Valentín Carro Alvarez, vicepresidente de "Fiat-Concord", la plaqueta que simboliza el triunfo. En la foto, además, el director de "relaciones generales" de dicha empresa, doctor Enrique Olivera y Gilberto Riega, secretario de la entidad periodística APICA.

"El deporte es, sin duda, el regenerador más eficaz para retomar a los hombres en su real valor."

JUAN PERON

Bienestar Social Ministerio del Pueblo — **Secretaría de Estado de Deportes y Turismo**

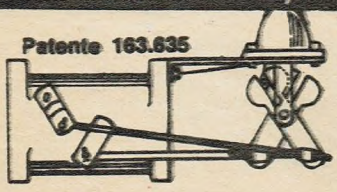
CORDOBA TRABAJA Y ESTIMULA

El texto reproducido abajo lo dice todo. Gracias, amigos!! También nuestros redactores, fotógrafos, diagramadores y colaboradores del taller gráfico "corren todo el año" para que estas páginas brinden la información comentada que es lícito dar cuando se tienen casi 30 años de una edición popular y medio siglo en la actividad; sin abandonarla un sólo día.

Por otra parte, la Federación Regional de Automovilismo Deportivo de Córdoba, con sede en Tablada 124, Córdoba, teléfono 30968, Córdoba, se apresta a organizar también en 1975, su campeonato "zonal" para el turismo nacional. Participarán en sus pruebas, autos "Clase A", hasta 850 cc. promocional, que serán regidos por el reglamento técnico de T.N., con la única modificación de que los autos participantes podrán tener hasta ocho años, contados desde el momento de salida de fábrica (1967).

La clase "B", de 851 a 1.300 cc. y la "C", de 1.301 a 2.000 cc. Las "B" y "C" serán regidas exclusivamente por lo establecido en el reglamento técnico de T.N. Las fechas con pruebas y puntaje para el campeonato, serán: 30 de marzo, 20 de abril (y/o la clásica montañera "Desafío de los Valientes"); 18 de mayo, 29 de junio, 13 de julio, 27 de julio, 24 de agosto, 7 de setiembre, 21 de setiembre y 5 de octubre. La fecha que por lluvia o fuerza mayor no pudiese cumplirse, pasará al turno a acordársele. Determínase sobre documentación a presentarse para competir; cantidad mínima de participantes; puntaje; solicitudes de fecha para torneos; requisitos para la entidad organizadora; autoridades que ésta designe en cada torneo; obleas para pilotos; patrocinio del campeonato; participación en otras competencias de la zona; sanciones a corredores; reclamaciones; inscripciones; consagración del campeón de la Federación Nº 5; obligación de los clubes y el art. 19º expresa concretamente cuánto dinero deberá otorgarse en cada prueba, conforme a tres listas ideales. Una especie de surwey (consulta de opinión) a presidente de clubes afiliados, periodistas y corredores, requerida por esa gente que sabe trabajar, actualizada y eficientemente, encuesta sobre candentes temas del quehacer automovilístico.

PALANCA AL PISO DI-ROSA



Patente 163.635

Para IKA - FORD - CHEVY
DODGE - PERKINS y otras marcas
FACIL Y RAPIDA COLOCACION
SOLICITE TURNO - ENVIOS AL INTERIOR

C. Di Rosa

AV. CONSTITUYENTES 5624 - T.E. 51-9117

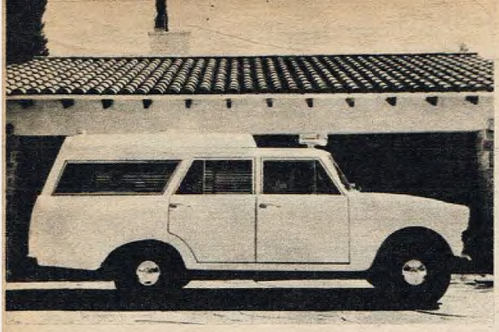
La Federación Regional de Automovilismo Deportivo
DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

otorga a

Coche a la Vista

su reconocimiento por la labor realizada en beneficio del automovilismo deportivo durante el año 1974, a través de la información veraz, el comentario acertado y la crítica constructiva que caracteriza su labor periodística

Córdoba, Diciembre de 1974



IME DONA SU VEHICULO 100.000

Debe enorgullecernos a los argentinos - argentinos. La fábrica nació gaucha y pura. Y por su prosapia, está dirigida, cuidada y respaldada por compatriotas nuestros. Hablamos de I.M.E. Industrias Mecánicas del Estado, esfuerzo de visionarios nacidos en épocas duras, cuando "ya se sabe que va a fracasar todo lo argentino". En una indócil, devastadora, poco amable forma de concepto, creado por el eterno latiguillo que, esgrimido con picardía malsana contenía a muchos de lanzarse a crear cosas. Desmenuzándose sicológicamente con un claudicante: "Claro... si los argentinos no somos socorridos por los extranjeros, no podemos hacer nada que no sea comer asado y mate...'

Por eso nos emociona saber que no todos los esfuerzos fabulosos como aquél del ingeniero Horacio Anasagasti (1910) y los que le continuaron, hasta 1951, iban a fracasar. Ahí está, briosa y llamativa la ambulancia que fabricada por "IME" a fines de 1974, salió de fábrica el 30 de enero con el número 100.000. O sea que deja atrás a 99.999 autovehículos íntegros producidos por la fábrica aludida. Para celebrarlo, sus directores resolvieron obsequiársela a los Servicios de la Obra Social de la misma empresa. El vehículo tiene tres puertas laterales, otra, con doble hoja de abertura vertical en la parte posterior y un asiento al lado de la cabecera (de la camilla), para el médico o el acompañante. Con hasta 120 kph. de velocidad intensa, este vehículo está debidamente condicionado para el servicio de emergencia al que se destina: es una de las performances más altas, para tal suerte de "utilitarios" rápidos.

Según ADEFA, "I.M.E." fabricó el pasado año 10.505 autovehículos: P-68, camión liviano, con caja metálica; P-69, camión liviano, sin caja; P-70, camión liviano con caja de madera; C-76 vehículo, doble cabina; X-78, vehículo para carrozar; F-71, camión frontal de una tonelada y F-81, camión frontal, mediano. La ambulancia carga 70 litros de combustible; sistema de refrigeración; 10 litros y aceite motor, 4L. Su motor es un "Indenor" - XD 4,88 tipo diesel, a 4 tiempos y 68 H.P. Consume un litro por cada 12,5 km. recorridos.

CRISIS: AFECTA AL AUTO

El mundo está atónito. De pronto se le presentó un problema tremendo: la crisis económica GALOPANTE, desocupación y una política distinta para el mercado del petróleo, que quizá sea la responsable de esta conmoción. Que hace tiempo largo se estaba previniendo, sin énfasis. Con virtud de sinceridad. Con lógica: "Ningún país regala lo que produce pues nadie le regalará a ese país nada, si está fundido".

Ignoramos —falta la tabla total, bien clarificante— cuál es el término medio de entradas de un trabajador tipo, en todo el mundo.

De ahí que cuando el individuo aumentaba su status (entradas), lo primero que hacía era mejorar su auto. Y, de no tenerlo; adquirirlo. Eso ocurrió a ritmo magnífico desde 1932 a 1973 que ha sido la era del mundo cuando más autos se fabricaron, vendieron y donde hasta también se estandarizó el alto vehículo carísimo. Sinó, la prueba lo tenemos en los modelos sport y los GT, hoy tan en boga, principalmente entre la juventud con recursos. Sin embargo, a fines del año pasado fueron los EE.UU. quienes, gallardamente, confesaron su asombro: la venta se paralizaba; el mercado se les estancó; la fabricación disminuyó en cifras asombrosas y el pánico sacudió hasta a los más irreductibles optimistas. El país cimbró: ¡seis millones de cesantes en noviembre!! "La peor crisis en los últimos 30 años y no se sabe hasta dónde nos castigará, con su deterioro". En la primera semana de diciembre ppdo. el mundo se estremecía: "La industria automotriz ha sido fuertemente sacudida. Las cuatro grandes fábricas de autos declaran una violenta declinación en ventas, que además afecta a las ramas adyacentes: industrias de autopartes, service, mecánica, asistencia, seguro, reposición". En noviembre la cifra es un 35 % menor a la de 1973, cuando debió ser un 5 ó 7 % mayor. Hemos tenido que despedir a 215.000 trabajadores DE ALTAS ENTRADAS". Supone 215.000 familias que comprarán menos y vivirán más estrechamente.

General Motors debió además castigar a 41.000; la Ford, a 4.700; la Chrysler a 21.000 y la American Motors, a 13.000, como "despido temporativos", mientras la crisis provoca una baja de precios de los coches.

Europa no le va en zaga. Las cifras han de conocerse antes de abril, pues es lícito "decirse la verdad, sin tapujos". Porque cuando hay desgracia, si todos se unen más pronto, se combaten mejor las causas.

¿Y en Argentina, qué? Esa es nuestra incógnita. Sólo sabemos que ya debía ser hora de parar un poco la carga sobre el usuario y ver de estimularlo. De cada kilogramo de fruta o cada botella de vino que trae un vehículo, ya SE SIENTE, pues hay que pagar su transporte. Y eso, como ahora viene muy cargado, necesariamente es altísimo y diríase "dinero perdido en rodar". ¿Cuántos autos que estaban sirviendo para la mejor atención de la familia, volverán a ser apoyados sobre tacos de madera en forzoso descanso pasajero? Aquél que, como inversión, cambiaba cada año su auto bien tratado por un Cero Km. ¿seguirá poniendo millones? Quien tenía dos y tres autos en su familia, ¿no se sentiría un poco responsable de mostrar su bienestar a grito pelado... o quizá parando autos logrará un ahorro que no modificaría su comodidad.

¿Hasta dónde el argentino medio con su casi exigua entrada mensual podrá aguantar?

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

ENTRE RIOS TENDRA SU PROPIO PROGRAMA Y UNA ACTIVIDAD LOCALISTA MUY FUERTE

► Por JOSE E. MÜLLER

EN Concepción del Uruguay-Entre Ríos se efectuó, el 29 de diciembre, la asamblea general ordinaria de la veterana Unión de Volantes Entrerrianos. Dio comienzo por la mañana, con asistencia de buena cantidad de asociados y periodistas locales. Tratado el orden del día, fue reelecta su comisión directiva que encabeza Raúl Scolamieri, destacándose que solamente se presentó una lista: la oficial. Luego fueron entregados trofeos a los pilotos calificados en el reciente campeonato provincial, hasta el vigésimo puesto, inclusive.

También se intercambiaron ideas con respecto al calendario de la "fórmula entrerriana" 1975, autorizándose a la nueva comisión, aparte, a considerar la adquisición de un local propio destinado a futura sede de la entidad. Actualmente las reuniones se efectúan en domicilios privados de directivos.

Para adjudicación de fechas se revolvió otorgarlas a comisiones Pro-Autódromo. Se procede, de esa manera, a activar los autódromos en forma permanente. Las fechas se ofrecieron a Comisión pro-autódromo municipal (Concepción del Uruguay) a Concordia, Paraná, Nogoyá y Villa Elisa (Depto. Colón). El circuito "Salvia" fue suspendido provisionalmente, por no contar con el metraje exigido por la U.V.E. (2.000 m. vuelta, mínimo).

Según rumores, las municipalidades de San José y Colón, estarían en tratos de adquirir este predio. O expropiárselo. Así se tomaría a cargo la construcción del nuevo trazado, para ser mantenido en forma permanente. Reportaría gran beneficio a ambas localidades, fomentándose el turismo de la región. El circuito está prácticamente a orillas del río Uruguay, contando además con dos hermosos balnearios municipales. Respecto a premios los mínimos deberán ser de 45 mil pesos ley. El cincuenta por ciento de las ganancias, para el autódromo (pared) y el otro cincuenta por ciento, para los pilotos participantes (elenco), conforme a la ley del espectáculo profesional. El autódromo de Urdinarrain fue excluido del programa por no ajustarse a las reglamentaciones de U.V.E. Estamos en condiciones de informar que tomó cartas en este asunto el Intendente Municipal, buscándose adquirir un campo apropiado para desarrollarse en él distintas actividades deportivas. Urdinarrain no puede estar ausente en el programa de 1976.

Finalizada la citada asamblea, se invitó a sus concurrentes a un almuerzo, servido en instalaciones del Club Atlético Uruguay, de la localidad.

● CALENDARIO

La "Mecánica Nacional-Fórmula Entrerriana 1975" tendrá pruebas el 2 de marzo en C. del Uruguay; 16-3, en Villa Elisa; 30-3, en Concordia; 13 abril, en Paraná; 27-4, en Nogoyá; 11 de mayo, en C. del Uruguay; 25-5, en Colón, circuito "Salvia", de estar finalizado; 8 junio, en VillaElisa y 22, en C. del Uruguay; 6 de julio, en C. del Uruguay; 20-7, en Nogoyá; 3 agosto, en Paraná; 17-8 en Colón-Salvia; 31-8, en C. del Uruguay; 14 setiembre, en Villa Elisa; 28-9, en Concordia; 12 octubre, en Colón-Salvia; 26-10, en Nogoyá; 9 noviembre, en C. del Uruguay y 23 de ese mes, para el Gran Premio "Coronación", volverá a licitarse entre las entidades que estén interesadas en organizarlo.

Consignaré que el 6 de enero el diario "La Calle", de Concepción-E. R., cumplió su trigésimo primer aniversario, organizando un concurso para elegir al piloto más popular. El colega recibió nuestras felicitaciones por intermedio del colaborador de COCHE A LA VISTA!, José Ernesto Müller.

● *Osvaldo Mogni, consagrado "el piloto más regular" de E. Ríos.*

● *Próspero Bonelli es "el corredor más popular" en la F. E.*

actualícese
lea más
revistas

Aparecen 504 revistas en la Argentina. Son 504 maneras de informarse, entretenerse, actualizarse. Hay más de una para usted.

WALTER THOMPSON S.A.C.I.

COTIZACION DE AUTOMOTORES

COMO es habitual, publicamos en esta sección las cotizaciones de autos y utilitarios usados y el valor de los nuevos. Para establecer el valor promedio de los vehículos usados, nuestros colaboradores realizan un chequeo permanente en las plazas comerciales más importantes. Se toma como base el buen estado de conservación de las unidades, pues, lógicamente, de acuerdo con el estado general del vehículo, el valor de venta del mismo difiere mucho, aún dentro de un mismo modelo y marca. Para estas cotizaciones no se toman en cuenta los impuestos adicionales que deban abonarse. El resultado de esa labor, acuerda esta auténtica cotización, actualizada mensualmente, vigente en pesos ley 18.188 al día 31 de enero de 1975.

● AUTO UNION (DKW)

AÑO		$ Ley 18.188
1960	Sedan	28.000/30.000
1961	Sedan	30.500/31.500
1962	Sedan	33.000/34.000
1962	Rural Universal	32.000/33.000
1963	Sedan	34.000/35.000
1963	Rural Universal	32.500/34.500
1964	Sedan	35.500/36.000
1964	Rural Universal	34.500/35.000
1965	Sedan	36.500/37.500
1965	Rural Universal	35.500/37.000
1966	Sedan	38.500/39.500
1966	Rural Universal	37.500/38.500
1967	Sedan	40.000/41.000
1967	Rural Universal	40.000/41.000
1968	Sedan	42.000/43.500
1968	Rural Universal	42.000/43.000
1969	Sedan	44.500/46.500
1969	Rural Universal	45.000/47.000

● CITROEN

1960	2CV	22.500/23.500
1961	2CV	24.000/25.000
1962	2CV	25.500/26.500
1963	2CV	27.000/27.500
1964	2CV	28.500/29.500
1965	2CV	30.500/31.500
1966	2CV	32.000/33.000
1967	2CV	33.500/34.000
1968	2CV	35.000/36.000
1969	2CV	37.000/38.000
1970	2CV	39.500/40.500
1970	3CV	41.000/43.000
1970	Ami 8	43.500/44.500
1971	2CV	41.500/42.500
1971	3CV	45.000/46.000
1971	Ami 8	48.000/49.000
1972	2CV	46.000/47.000
1972	3CV	48.500/50.000
1972	Ami 8	52.000/54.000
1972	Mehari	47.000/48.000
1973	2CV	48.500/50.000
1973	3CV	51.000/52.500
1973	Ami 8	58.000/60.000
1973	Mehari	49.000/50.000
1974	3CV	54.000/55.000
1974	Ami 8	61.000/62.000
1974	Mehari	52.000/53.000

● CHEVROLET

1962	"400"	37.000/38.000
1963	"400"	41.000/42.000
1964	Special	42.000/43.000
1964	Super	44.000/46.000
1965	Special	45.000/47.000
1965	Super	48.000/50.000
1966	Special	49.000/51.000
1966	Super	54.000/56.000
1967	Special	53.000/55.000
1967	Súper	57.000/59.000
1967	Súper Sport	60.000/62.000
1968	Special	57.000/59.000
1968	Súper	62.000/64.000
1968	Súper Lujo	64.000/66.000
1968	Súper Sport	68.000/70.000
1969	Special	70.000/72.000
1969	Rally Sport	60.000/62.000
1969	Súper	66.500/67.500
1969	Súper Lujo	70.000/72.000
1969	Súper Sport	75.000/77.000
1970	Special	64.000/66.000
1970	Rally Sport	68.000/70.000
1970	Chevy	77.000/79.000
1970	Chevy De Luxe	80.000/82.000
1970	Chevy SS (4 ptas.)	85.000/87.000
1970	Chevy SS (coupé)	90.000/92.000
1971	Special	69.000/71.000
1971	Rally Sport	74.000/75.000
1971	Chevy	80.000/82.000
1971	Chevy De Luxe	86.000/88.000
1971	Chevy SS (4 ptas.)	92.000/94.000
1971	Chevy SS (2 ptas.)	95.000/97.000
1972	Special	78.000/79.000
1972	Rally Sport	82.000/84.000
1972	Chevy	88.000/90.000
1972	Chevy Súper	95.000/97.000
1972	Chevy S. Luxe	100.000/102.000
1972	Chevromatic	110.000/115.000
1972	Chevy SS (4 p.)	105.000/110.000
1972	Chevy SS (2 p.)	110.000/115.000
1973	Special	88.000/90.000
1973	400	94.000/96.000
1973	Rally Sport	96.000/98.000
1973	Chevy Standard	105.000/110.000
1973	Chevy Súper	110.000/115.000
1973	Chevromatic	120.000/125.000
1973	Chevy SS (4 p.)	115.000/120.000
1973	Chevy SS Coupé	120.000/125.000
1974	Special	95.000/98.000
1974	400	100.000/105.000
1974	400SS	110.000/115.000
1974	Chevy	115.000/120.000
1974	Chevy Super	120.000/125.000
1974	Chevromatic	130.000/135.000
1974	Chevy SS cupé	130.000/135.000

● DI TELLA

1960	1500	27.000/28.000
1961	1500	28.500/29.500
1962	1500	30.000/32.000
1963	1500	33.000/35.000
1964	1500	35.000/37.000
1964	Magnette	36.500/37.500
1964	Traveller	38.000/39.000
1965	1500	37.500/38.500
1965	Magnette	39.000/40.000
1965	Traveller	41.000/42.000
1966	1500	39.500/40.500
1966	Magnette	41.000/43.000
1966	Traveller	43.000/45.000

● DODGE

1969	Polara	66.000/68.000
1969	Coronado	70.000/72.000
1969	GT	73.000/75.000
1970	Polara	71.000/73.000
1970	Coronado	75.000/77.000
1970	GTX	78.000/80.000
1971	Polara	76.000/78.000
1971	Coronado	80.000/85.000
1971	Coronado automat.	85.000/90.000
1971	GTX	82.000/84.000
1971	1500	65.000/67.000
1972	Polara	84.000/86.000
1972	Coronado	93.000/95.000
1972	Coronado autom.	97.000/100.000
1972	GTX 6 cil.	97.000/100.000
1972	GTX 8 cil.	100.000/105.000
1972	1500	73.000/75.000
1973	Polara	89.000/91.000
1973	Polara Coupé	95.000/100.000
1973	Coronado	97.000/105.000
1973	Coronado aut.	110.000/115.000
1973	GTX 8 cil.	110.000/115.000
1973	1500	78.000/80.000
1974	Polara	100.000/105.000
1974	Polara Cpe. RT	115.000/120.000
1974	Coronado aut.	125.000/130.000
1974	GTX	130.000/135.000
1974	1500	82.000/85.000
1974	1500 GTSO	87.000/90.000

● ESTANCIERA

1957		21.000/22.000
1958		22.500/23.500
1959		25.000/26.000
1960		26.500/27.500
1961		28.500/29.500
1962		30.000/31.000
1963		32.500/33.500
1964		35.000/37.000
1965		38.000/40.000
1966		43.000/45.000
1967		48.000/50.000
1968		53.000/55.000
1969		60.000/62.000
1970		64.000/66.000
1971		70.000/72.000

● FIAT

1960	600	23.500/24.500
1960	1100	25.000/27.000
1961	600	25.000/27.000
1961	1100	29.000/31.000
1962	750	30.000/32.000
1962	1100	35.000/37.000
1963	750	33.000/35.000
1963	1100	37.500/38.500
1963	1500	40.000/42.000
1964	600D	35.000/37.000
1964	1500	44.000/46.000
1964	1500 familiar	45.000/47.000
1965	600E	37.000/39.000
1965	1500C	49.000/51.000
1965	1500 Familiar	51.000/53.000
1966	600E	39.000/40.000
1966	1500C	52.000/54.000
1966	1500 Familiar	54.000/55.000
1966	1500 coupé	58.000/60.000
1967	600E	41.000/42.000
1967	1500 Coupé	54.000/56.000
1967	1500 Familiar	56.500/57.500
1967	1500 coupe	61.000/63.000
1968	600E	43.000/44.000
1968	1500C	59.000/61.000
1968	1500 Familiar	62.000/64.000
1968	1500 coupe	68.000/70.000
1969	600E	45.000/47.000
1969	1500C	65.000/67.000
1969	1500 Familiar	68.000/70.000
1969	1500 coupe	74.000/75.000
1970	600E	48.000/50.000
1970	1600	68.000/70.000
1970	1500 Familiar	72.000/74.000
1970	1600 Coupé	78.000/80.000
1971	600R	50.000/51.000
1971	128	53.000/55.000
1971	1600	72.000/74.000
1971	1500 Familiar	78.000/80.000
1971	600 Coupé	83.000/85.000
1972	600R	52.000/53.000
1972	128	59.000/61.000
1972	128 IAVA	65.000/68.000
1972	125 Berlina	80.000/82.000
1972	125 Familiar	87.000/90.000
1972	125 Coupe	92.000/95.000
1973	600R	54.000/55.000
1973	128	66.000/68.000
1973	128 IAVA	70.000/72.000
1973	125 Berlina	92.000/94.000
1973	125 Familiar	95.000/98.000
1973	125 sport	100.000/105.000
1974	600R	57.000/58.000
1974	128	68.000/70.000
1974	128L	72.000/74.000
1974	128 familiar	75.000/77.000
1974	128 IAVA	82.000/86.000
1974	125 Berlina	93.000/95.000
1974	125 familiar	100.000/105.000
1974	125 Sport	105.000/110.000

● FORD FAIRLANE

1969	500	75.000/77.000
1969	LTD	79.000/81.000
1970	500	80.000/82.000
1970	LTD	85.000/87.000
1971	500 (6 cilindros)	86.000/88.000
1971	500 (8 cilindros)	90.000/95.000
1971	LTD (6 cilind.)	95.000/98.000
1971	LTD (8 cilind.)	98.000/100.000
1972	500 (6 cilindros)	93.000/95.000
1972	500 (8 cilindros)	96.000/100.000
1972	LTD (6 cilind.)	100.000/105.000
1972	LTD (8 cilind.)	105.000/110.000
1973	500 (6 cilindros)	100.000/105.000
1973	500 (8 cilindros)	105.000/110.000
1973	LTD (6 cilind.)	120.000/125.000
1973	LTD (8 cilind.)	125.000/130.000
1974	500 (6 cilind.)	105.000/110.000
1974	500 (8 cilind.)	115.000/120.000
1974	LTD (6 cilind.)	125.000/130.000
1974	LTD (8 cilind.)	130.000/135.000

● FORD FALCON

1962	Falcon	50.000/52.000
1963	Standard	54.000/56.000
1963	De Luxe	56.000/58.000
1964	Standard	57.000/59.000
1964	De Luxe	60.000/62.000
1965	Standard	61.000/63.000
1965	De Luxe	64.000/65.000
1966	Standard	65.000/67.000
1966	De Luxe	68.000/70.000
1966	Futura	70.000/72.000
1967	Standard	68.000/70.000
1967	De Luxe	71.000/73.000
1967	Futura	75.000/77.000
1968	Standard	71.000/72.000
1968	De Luxe	74.000/76.000
1968	Futura	80.000/82.000
1968	Rural De Luxe	77.000/80.000
1968	Rural Futura	81.000/83.000
1969	Standard	75.000/76.000
1969	De Luxe	78.000/80.000
1969	Futura	85.000/86.000
1969	Rural De Luxe	80.000/82.000
1969	Rural Futura	88.000/90.000
1970	Standard	79.000/80.000
1970	De Luxe	83.000/85.000
1970	Futura	90.000/92.000
1970	Rural De Luxe	86.000/88.000
1970	Rural Futura	95.000/97.000
1971	Standard	83.000/85.000
1971	De Luxe	88.000/90.000
1971	Futura	94.000/96.000
1971	Rural standard	92.000/94.000
1971	Rural Futura	98.000/100.000
1972	Standard	88.000/90.000
1972	De Luxe	93.000/95.000
1972	Futura	105.000/108.000
1972	Rural standard	97.000/100.000
1972	Rural Futura	108.000/110.000
1973	Standard	93.000/96.000
1973	De Luxe	100.000/105.000
1973	Futura	105.000/110.000
1973	Rural standard	110.000/115.000
1973	Rural Futura	97.000/100.000
1974	Standard	105.000/110.000
1974	De Luxe	110.000/115.000
1974	Futura	110.000/115.000
1974	Rural Standard	110.000/115.000
1974	Rural de Luxe	115.000/120.000
1974	Sprint	125.000/130.000

● JEEP

1957		24.000/25.000
1958		25.000/26.000
1959		26.000/27.000
1960		27.000/28.000
1961		28.000/29.000
1962		30.000/31.000
1963		32.000/33.000
1964		34.500/35.500
1965		36.500/37.500
1966		41.000/42.000
1967		43.500/44.500
1968		47.000/48.000
1969		51.000/52.000
1970		54.000/56.000
1971		57.000/59.000
1972		63.000/65.000
1973		67.000/69.000
1974		70.000/72.000

● MORRIS

1967	4 puertas	44.000/46.000
1967	Traveler	48.000/50.000

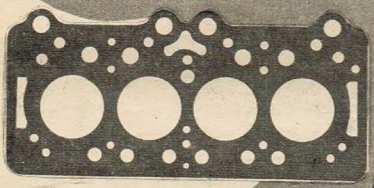
● PEUGEOT

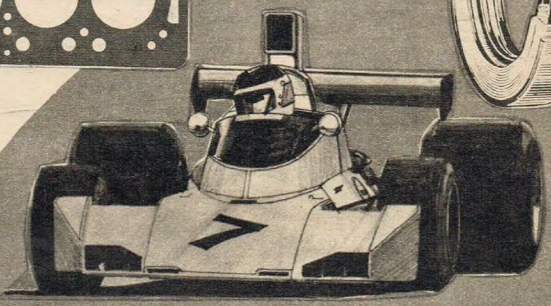
1956	403	35.000/37.000
1957	403	38.000/40.000
1958	403	40.000/42.000
1959	403	42.000/44.000
1960	403	45.000/46.000
1961	403	47.000/48.000
1962	403	49.000/50.000
1962	404	51.000/53.000
1963	403	51.000/53.000
1963	404	54.000/55.000
1963	404 Rural	56.000/58.000
1964	403	54.000/56.000
1964	404	58.000/60.000
1964	404 Rural	60.000/62.000
1965	403	56.000/58.000
1965	404	61.000/63.000
1965	404 Rural	63.000/65.000
1966	404 standard	63.000/64.000
1966	404 De Lujo	65.000/67.000
1967	404 standard	66.000/68.000
1967	404 De Lujo	69.000/70.000
1968	404 standard	69.000/71.000
1968	404 De Lujo	72.000/74.000
1969	404 standard	72.000/74.000
1969	404 Le Mans	75.000/77.000
1969	504 standard	78.000/80.000
1969	504 De Lujo	80.000/82.000
1970	404 standard	74.000/76.000
1970	404 Le Mans	78.000/80.000
1970	504 De Lujo	81.000/83.000
1970	504 Súper Lujo	83.000/85.000
1971	404 standard	77.000/78.000
1971	404 GP	80.000/82.000
1971	504 De Lujo	87.000/90.000
1971	504 Súper Lujo	90.000/92.000
1972	404 standard	80.000/81.000
1972	404 GP	83.000/85.000

(Continúa en la pág. 42)

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

GANAN TODAS LAS CARRERAS





JUNTAS y RETENES

Vicente

CALIDAD INTERNACIONAL

FABRICA Y DISTRIBUYE T.A.M. RETENES S.A.I.C.
PRIMERA EMPRESA INTEGRAL EN LA INDUSTRIA DEL SELLADO
AV. LA PLATA 2567 Tel. 923-2051 al 53 Bs. As.

SUCURSALES: VENEZUELA 883/5 Tel. 30-1978/34-8338
CENTENERA 2671 Tel. 921-5526/923-8137

AÑO			$ Ley 18.188
1972	404	Diesel	115.000/120.000
1972	504	De Lujo	93.000/95.000
1972	504	Super Lujo	95.000/97.000
1972	504	E	98.000/100.000
1973	404	standard	83.000/85.000
1973	404	GP	86.000/88.000
1973	404	Diesel	125.000/135.000
1973	504	De Lujo	96.000/98.000
1973	504	Super Lujo	102.000/103.000
1973	504	E	105.000/107.000
1974	404		86.000/88.000
1974	404	Le Mans	90.000/91.000
1974	404	Diesel	135.000/145.000
1974	504	(1600 cc.)	100.000/105.000
1974	504	XE	105.000/110.000
1974	504	XL	108.000/112.000
1974	504	XSE	115.000/120.000

• RAMBLER

1962	Ambassador	26.000/28.000
1962	Classic	25.000/26.000
1962	Rural Cr-Country	26.000/28.000
1963	Ambassador	29.000/30.000
1963	Classic	23.000/24.000
1963	Rural Cr-Country	29.000/30.000
1964	Ambassador	33.000/34.000
1964	Classic	28.000/30.000
1964	De Luxe 550	26.000/28.000
1964	Rural Cr-Country	33.000/34.000
1965	Ambassador	38.000/40.000
1965	Classic	32.000/34.000
1965	De Luxe	29.000/31.000
1965	Rural Cr-Country	38.000/40.000
1966	Ambassador	42.000/43.000
1966	Classic	35.000/36.000
1966	De Luxe	33.000/34.000
1966	Rural Cr-Country	42.000/43.000
1967	Ambassador	48.000/50.000
1967	Classic	42.000/43.000
1967	De Luxe	39.000/40.000
1967	Rural Cr-Country	52.000/54.000
1968	Ambassador	60.000/62.000
1968	Classic	47.000/49.000
1968	De Luxe	44.000/46.000
1968	Rural Cr-Country	59.000/61.000
1969	Ambassador	65.000/67.000
1969	Classic	53.000/54.000
1969	Rural Cr-Country	66.000/68.000
1970	Ambassador	73.000/75.000
1970	Classic	60.000/62.000
1970	Rural Cr-Country	70.000/72.000
1971	Ambassador	80.000/82.000
1971	Rural Cr-Country	78.000/80.000
1972	Ambassador	90.000/92.000
1972	Rural Cr-Country	90.000/92.000
1973	Ambassador	100.000/105.000
1973	Rural Cr-Country	95.000/100.000
1974	Ambassador	105.000/110.000

• RENAULT

1961	Dauphine	16.000/17.000
1962	Dauphine	18.500/19.500
1962	Gordini	20.500/21.500
1963	Dauphine	21.000/23.000
1963	Gordini	24.000/25.000
1963	4L	23.000/24.000
1964	Dauphine	23.000/25.000
1964	Gordini	25.500/26.500
1964	4L	25.500/26.500
1965	Dauphine	27.000/29.000
1965	Gordini	28.500/29.500
1965	4L	28.500/29.500
1966	Dauphine	30.000/31.000
1966	Gordini	32.500/34.500
1966	4L	32.500/34.500
1967	850	26.000/28.000
1967	Gordini	35.000/37.000
1967	4L	35.500/37.500
1968	850	31.000/33.000
1968	Gordini	38.000/40.000
1968	R4	41.000/43.000
1969	850	34.000/36.000
1969	Gordini	40.000/42.000
1969	4L	42.000/44.000
1969	R4	44.500/45.500
1970	850	39.000/41.000
1970	Gordini	45.000/46.000
1970	R4	48.000/50.000
1970	R4S	50.000/51.000
1970	R6	58.000/60.000
1971	R4	53.000/55.000
1971	R4S	55.000/57.000
1971	R6	64.000/66.000
1972	R4	55.500/57.500
1972	R4S	58.000/60.000
1972	R6	68.000/70.000
1972	R12	75.000/77.000
1973	R4	59.000/60.000
1973	R4S	61.000/63.000
1973	R6	70.000/72.000
1973	R12	80.000/82.000
1974	R4S	63.000/65.000
1974	R6	73.000/75.000
1974	R12	83.000/85.000
1974	R12 Break	88.000/90.000

• RILEY

1967	4 puertas 1500	50.000/52.000

• TORINO

1967	300	50.000/52.000
1967	300S	53.000/55.000
1967	380	57.000/60.000
1967	380W	60.000/62.000
1968	300	58.000/60.000
1968	300S	59.000/62.000
1968	380	70.000/72.000
1968	380W	72.000/74.000
1969	300	63.000/65.000
1969	300S	72.000/74.000
1969	380	80.000/82.000
1969	380W	83.000/85.000

AÑO			$ Ley 18.188
1970	300		73.000/75.000
1970	300S		79.000/81.000
1970	380		90.000/95.000
1970	380W		95.000/100.000
1971	L		75.000/77.000
1971	S		80.000/82.000
1971	TS, 4 puertas		87.000/90.000
1971	TS, 2 puertas		100.000/105.000
1971	GS		105.000/110.000
1972	L		88.000/90.000
1972	S		93.000/95.000
1972	TS, 4 puertas		95.000/100.000
1972	TS, 2 puertas		110.000/115.000
1972	GS		120.000/125.000
1973	L		95.000/100.000
1973	S		100.000/105.000
1973	TS, 4 puertas		110.000/115.000
1973	TS, 2 puertas		120.000/125.000
1973	GS		130.000/135.000
1974	SE		115.000/120.000
1974	SE Gr. Routier		125.000/130.000
1974	TS		140.000/145.000
1974	GS		155.000/160.000

• VALIANT

1962	I	27.000/28.000
1963	II	32.000/34.000
1964	III	34.000/36.000
1965	III	40.000/45.000
1965	III Coronado	44.000/46.000
1965	III GT	48.000/50.000
1966	IV	49.000/51.000
1966	IV Coronado	51.000/53.000
1966	IV GT	55.000/57.000
1967	IV	56.000/58.000
1967	IV Coronado	53.000/55.000
1967	IV GT	60.000/62.000
1968	IV	58.000/60.000
1968	IV Coronado	63.000/65.000
1968	IV GT	65.000/67.000

Automóviles 0 Kilómetro

En estos precios no se hallan incluidos algunos opcionales mandatarios, el impuesto al Fondo Nacional de Autopistas, patente, seguro, ni otros opcionales que puedan surgir de la compra del automotor.

Citroen 3 CV	50.251
Citroen Ami 8	56.933
Citroen Mehari	48.325
Chevrolet Taxi Diesel	115.500
Special	88.749
Special Taxi	88.749
Chevrolet 400S	95.475
Chevrolet 400SS	105.284
Chevy	98.883
Chevy Super	103.238
Chevy Malibu	118.367
Chevy Malibu Chevrom.	130.468
Chevy Cupé Serie 2	125.667
Dodge 1500	69.260
Dodge 1500 SPL	73.016
Dodge GT90	77.632
Dodge 1500 Automatic	84.310
Dodge Polara	88.325
Dodge Polara cupé RT	93.226
Dodge Coronado Aut.	113.451
Dodge Cupé GTX	122.709
Fiat 600R	48.310
Fiat 128	64.987
Fiat 128L	70.922
Fiat 128 Familiar	74.773
Fiat 128 IAVA	79.606
Fiat 125 Berlina	83.735
Fiat 125 Familiar	87.815
Fiat 125 Sport	99.258
Ford Fairl. 500 (6 cil.)	114.062
Ford Fairl. 500 (8 cil.)	120.000
Ford Fairl LTD (6 cil.)	126.880
Ford Fairl. LTD (8 cil.)	132.818
Ford Falcon Taxi	79.346
Ford Falcon Standard	91.844
Ford Falcon De Luxe	100.785
Ford Falcon Futura	107.869
Rural Falcon Standard	106.809
Rural Falcon Futura	113.958
Falcon Sprint	128.046
Ford Taunus L	94.039
Ford Taunus GXL	104.182
Peugeot 404	74.734
Peugeot 404 GP	79.809
Peugeot 404 Diesel	96.941
Peugeot 504 (m. 1600cc)	86.825
Peugeot 504 XE	94.378
Peugeot 504 XL	98.283
Peugeot 504 XSE	107.239
Peugeot Taxi Diesel	99.082

(Los modelos XL y XSE cuentan con cubiertas radiales opcionales a $ 928.- cada una y luneta posterior anticongelante a $ 1.024.-).

Renault 4S	54.753
Renault 6	63.925
Renault 12	73.199
Renault 12 Break	83.980
Torino SE	119.100
Torino SE (G. Routier)	126.130
Torino TS (2 puertas)	146.471
Torino GS (3 carburad.)	161.728

Utilitarios 0 Kilómetro

• CITROEN

Chasis-Cabina	44.209
AK	46.631
AKR	47.467
AXN	47.653

• CHEVROLET

Pick-up sin caja	91.888
Pick-up con caja	94.787
Pick-up De Lujo c/caja	101.748

• CHRYSLER

D-100	93.003
D-200	108.750
DP-100 (diesel)	127.684
DP-200 (diesel)	146.916

NOTA: En estos precios están incluidos todos los opcionales mandatarios.

• FIAT

Multicarga	64.754

• FORD

F-100 (6 cilindros)	90.022
F-100 (8 cilindros)	94.507
Diesel 203	115.705
Ranchero	85.678

• IKA-RENAULT

Jeep corto, tracc. simple	63.416
Jeep corto, tracc. doble	77.113
Jeep p-up, tracc. simple	64.150
Jeep p-up, tracc. doble	80.162
Jeep pick-up, diesel	98.580
Jeep 1000 (naftero)	88.361
Renault 4 Furgonetta	52.522

• MERCEDES BENZ

Pick-up 220D	187.680

• RASTROJERO (IME)

P68 c/metálica	117.010
P70 c/c madera	115.740
F71 Frontalito	123.768
F81 Frontal	135.617

• SAFRAR

Peugeot T5B	71.769

Pick-Up Usadas

• ARGENTA

1962		25.900/26.000
1963		30.500/31.500
1964		33.300/34.300
1965		36.800/37.800
1966		39.000/40.000
1967		43.700/44.700

• CITROEN

1960		15.500/16.500
1961		17.500/19.000
1962		20.000/22.000
1963		23.000/25.000
1964		25.000/27.500
1965		28.000/30.000
1966		30.000/32.000
1967		32.000/34.000
1968		34.000/36.000
1969		38.000/40.000
1970		41.000/42.000
1971		43.000/44.000
1972		44.000/45.000
1973		45.000/46.000
1974	D-100	48.500/50.500

• CHEVROLET

1960		27.500/28.500
1961		31.000/32.000
1962		34.500/35.500
1963		37.500/38.500
1964		42.000/43.000
1965		46.000/47.000
1966		49.500/50.500
1967		54.500/55.500
1968		57.000/58.000
1969		63.000/65.000
1970		68.000/70.000
1971		75.000/77.000
1972		80.000/82.000
1973		85.000/90.000
1974	D-200	92.000/95.000

• DE SOTO

1961		35.000/37.000
1962		38.000/40.000
1963		43.000/45.000
1964		45.000/47.000
1965		48.000/50.000
1966		50.500/52.500
1967		53.000/55.000
1968		56.000/58.000
1969		61.000/63.000

• DODGE

1963	D-100	40.500/42.500
1964	D-100	47.000/49.000
1965	D-100	49.500/50.500
1966	D-100	51.500/52.500
1966	D-200	52.000/54.000
1967	D-100	53.000/55.000
1967	D-200	57.500/59.500
1968	D-100	56.000/58.000
1968	D-200	61.000/63.000
1969	D-100	59.500/61.500
1969	D-200	64.000/66.000
1970	D-100	63.000/65.000
1970	D-200	68.000/70.000
1970	Diesel	88.000/90.000
1971	D-100	67.000/69.500
1971	D-200	73.000/75.000

AÑO			$ Ley 18.188
1971		Diesel	95.000/100.000
1972		D-100	72.000/74.000
1972		D-200	78.000/80.000
1972		Diesel	105.000/110.000
1973		D-100	78.000/80.000
1973		D-200	85.000/90.000
1973		Diesel	115.000/120.000
1974		D-100, 6 cil.	85.000/90.000
1974		D-100, 8 cil.	105.000/110.000
1974		Diesel	130.000/135.000

• FIAT

1965	Multicarga	38.000/40.000
1966	Multicarga	42.000/44.000
1967	Multicarga	45.000/47.000
1968	Multicarga	48.500/49.500
1969	Multicarga	51.000/53.000
1970	Multicarga	55.000/57.000
1971	Multicarga 1600	58.000/59.000
1972	Multicarga 1600	63.000/65.000
1973	Multicarga 1600	67.000/69.000
1974	Multicarga 125	71.000/73.000

• FORD

1960	F-100	28.000/30.000
1961	F-100	30.000/32.000
1962	F-100	32.000/34.000
1963	F-100	34.000/36.000
1964	F-100	39.000/41.000
1965	F-100	44.000/46.000
1966	F-100	49.000/50.000
1967	F-100	52.000/54.000
1968	F-100	56.000/58.000
1969	F-100, 6 cil.	59.000/61.000
1969	F-100, 8 cil.	60.000/62.000
1969	F-100 diésel	80.000/82.000
1970	F-100, 6 cil.	61.000/63.000
1970	F-100, 8 cil.	62.000/64.000
1970	F-100, diesel	88.000/90.000
1971	F-100, 6 cil.	65.000/67.000
1971	F-100, 8 cil.	73.000/75.000
1971	F-100, diesel	96.000/98.000
1972	F-100, 6 cil.	81.000/83.000
1972	F-100, 8 cil.	80.000/81.000
1972	F-100, diesel	102.000/104.000
1973	F-100, 6 cil.	85.000/87.000
1973	F-100, 8 cil.	84.000/86.000
1973	F-100, diesel	88.000/90.000
1974	F-100 (6 cil.)	93.000/95.000
1974	F-100 (8 cil.)	115.000/120.000
1974	Diesel	

• JEEP

1961	Pick-up	26.500/27.500
1962	Pick-up	29.500/30.500
1963	Pick-up	33.000/35.000
1964	Pick-up	36.500/38.500
1964	Gladiator	35.000/37.000
1965	Pick-up	39.000/41.000
1965	Gladiator	39.000/41.000
1966	Pick-up	44.000/46.000
1966	Gladiator	44.000/46.000
1967	Pick-up	47.500/49.500
1967	Gladiator	48.000/50.000
1968	Pick-up	51.000/53.000
1968	1000 T80	52.500/54.500
1969	Pick-up	55.000/57.000
1969	1000 T80	57.500/59.500
1970	Pick-up	58.000/60.000
1970	1000 T80	64.000/66.000
1971	Pick-up	63.000/65.000
1971	1000 T80	69.000/71.000
1972	Pick-up	66.000/68.000
1972	1000 T80	75.000/78.000
1973	Pick-up	70.500/72.500
1973	1000 T80	84.000/86.000
1974	Pick-up	75.000/77.000
1974	Jeep 1.000	87.000/90.200

• MERCEDES BENZ

1972	220D	138.000/140.000
1973	220D	160.000/162.000
1974	220D	175.000/180.000

• PEUGEOT

1967	T4B	54.000/56.000
1968	T4B	57.000/59.000
1969	T4B	60.000/62.000
1970	T4B	65.000/66.000
1971	T4B	68.000/70.000
1972	T4B	70.000/72.000
1973	T4B	75.000/77.000
1974	T5B	78.000/80.000

• RASTROJERO

1964	Pick-up	48.500/50.000
1965	Pick-up	55.000/57.000
1966	Pick-up	62.000/64.000
1967	Pick-up	68.000/70.000
1968	Pick-up	76.000/78.000
1969	Pick-up	82.000/84.000
1970	Pick-up	86.000/88.000
1971	Pick-up	90.000/94.000
1972	Pick-up	98.000/100.000
1972	Frontal	103.000/105.000
1973	Pick-up	102.000/104.000
1973	Frontal	106.000/110.000

• PICK-UP

1968	P-68	110.000/115.000
1974	P-69	115.000/120.000
1974	P-70	120.000/125.000
1974	P-71	125.000/130.000
1974	P-81	135.000/140.000

• RENAULT

1969	Furgonetta	36.000/38.000
1970	Furgonetta	39.000/41.000
1971	Furgonetta	48.000/50.000
1972	Furgonetta	51.000/53.000
1973	Furgonetta	55.000/57.000
1974	Furgoneta	60.000/62.000

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com/

WARNES...! su repuesto...!

TRACTOCAM S. A. C.

REPUESTOS PARA TRACTORES Y CAMIONES

Línea completa de diferenciales EATON y cajas de velocidades FAE

Venta de aire acondicionado y amortiguadores para todo tipo de automotores

EATON

HONORIO PUEYRREDON 2180 (EX PARRAL) Loc. 4
T.E. 59-3667 – CAPITAL

AL-PA DIESEL

REPUESTOS PARA CAMIONES Y MOTORES

PERKINS LEGITIMOS

DODGE
KEW PERKINS
DE SOTO
VALIANT

DORREGO 224 - TELEFONOS: 54 - 9905 y 54 - 2017 - Bs. AIRES

FIAT SILVIO

TODO PARA SU FIAT
REPUESTOS Y ACCESORIOS ORIGINALES

BATALLA DEL PARI 502
TEL. 58-6913

AMORTIGUADORES
DELFABRO
RETENES JUNTAS O'RING PARKER
Líneas completas

- MEYRO
- VICENTE
- T H

DELFABRO

Casa Lazaro

WARNES 1294 – Cap. T.E. 59-5948

ROJAS DIESEL

MERCEDES BENZ — EATON

REPUESTOS MERCEDES BENZ

ROJAS 2021 CAP. TEL. 58-6813
WARNES 1064 TEL. 54-6257
ALT. J. B. JUSTO AL 3400

BARCA S.A.C

WARNES 12[illegible] – TEL. 55-8931/32

DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS G.M.
GRAN STOCK EN PARTES DE CARROCERIA

FRENTE – RE..ILLAS
GUARDABARROS
PUERTAS – CAPOT – PARAGOLPES
CHEVROLET "400" –SUPER–
CHEVI – PICK-UP – CAMION

LOS ARGENTINOS

Desarme de Automóviles y Camiones
Compra y venta de Puertas-Capot y Guardabarros en general.
Compra de automoviles para desarme

Warnes 1526 Capital
Tel. 59-7887

ida Jet

lo nuevo en instrumental

Tacómetros - Vacuómetros - Amperímetros
Presión de aceite - Temperatura de aceite y de agua - Indicador combustible - Presión de combustible, etc.

Fábrica CASA **cadi** S.A.C.I.

WARNES 1055 - Tel. 55-3832 / 54-8914
Buenos Aires

Para su CHEVROLET

CASI TODO EL ACCESORIOS

IMPALA - CRAPICE
CAMARO

OFEGA

DORREGO 281
Tel. 54-3298

LAMPARAS - UNID. SELLADA
ROTORES - BUJIAS
CARBONES - PLATINOS
LLAVES - RELAY

Encendido LOS MELLIZOS s.r.l.

de JORGE y SANTIAGO MARCUS

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

WARNES 1381 - Bs. AIRES - T. E. 54-7211

ENCENDIDO PARRAL S R L

ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

ESPECIALIDAD
LEVAS Y DIST.
COMPETICION
DULBECCO

H. PUEYRREDON 1872
TEL. 58-7738

S.RABIN e Hijos SRL

DISTRIBUIDORES DE ZONA DE INSTRUMENTAL ORLAN – ROBER – SIAP – CONSOLAS TABLEROS DEPORTIVOS – COLOCACION EN EL ACTO – FUNDAS – CUBRECOCHES – LIMPIAPARABRISAS – LAVAVIDRIOS

Warnes 1068 T.E. 55-9546

O.H. PICONE e Hijos.

- SILENCIADORES
- CAÑOS DE ESCAPE

COLOCACION EN EL ACTO

BATALLA DEL PARI 488/490
HONORIO PUEYRREDON 1999
TEL. 55-7648 CAPITAL

CASA LAMPERTI

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS ORIGINALES PARA FIAT

Amplio stock para todos los modelos Nacionales e Importados desde 1939

HONORIO PUEYRREDON 1863/67
(ex PARRAL) Tel. 54-5140 - Bs. As.
a 50 mts. de J. B. Justo

FIAT — PEUGEOT

Casa ZELENER S.R.L.

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

REPUESTOS - ACCESORIOS CARROCERIA

WARNES 1102/06
TEL. 54-7086 BS. AS.

EURO REP

Mayoristas y Distribuidores

CITROEN

2 CV – 3 CV – AMI 8

CENTRAL
Dr. LUIS BELAUSTEGUI 512 – T.E. 55-0494

SUCURSAL
DONATO ALVAREZ 1417 – CAPITAL

HIDRAUMET DIRECCIONES

- HIDRAULICA
- MECANICA

REPARACION Y VENTA

PASAJE NUEVA ZELANDIA 4881 CAP.
ALT. WARNES 1450

Q.J.A. PRODUCCIONES
CARLOS CALVO 346 2°C°

• AUMENTAN COMBUSTIBLES

La primera noticia no es convincente para el automovilista pero, hemos de darla, a repetición: desde el 1º del actual febrero, en el país ha sido necesario aumentar los costos de venta de los combustibles fósiles y, por ende, aquellos servicios que más los consumen. La nafta súper cuesta ya $ 5,50 ley (contra $ 3,50 antes); la común pasa a $ 4,80 (antes 3,40) y los otros combustibles aumentaron en alrededor de un 50 % más: querosene a $ 1,20 el litro; gasoil a $ 1,40; diesel-oil a $ 0,90 y fuel-oil a $ 0,40 el litro. También el aguarrás y similares se los castigó con un gravamen de $ 1,40 más por litro y a solventes y similares en $ 1,50 ley por litro. Como pasan de 3 millones y medio de vehículos que consumen todo esto, la diferencia comporta un nuevo problema.

• INFORMA LA DAIMLER

La Daimler-Benz A. G. ha dado a conocer la siguiente información:

"El Deutsche Bank se ha dirigido al público con la siguiente comunicación:

"De acuerdo con su intención de orientarse hacia otras futuras actividades, la Friedrich Flick KG ha resuelto limitar su participación del 39 por ciento en la Daimler-Benz A. G. al 10 por ciento, habiendo ofrecido el 29 por ciento del capital en acciones de la Daimler-Benz A. G. al Deutsche Bank A. G., en virtud de las tradicionalmente amistosas relaciones entre ambas casas. Después de tratar con el gobierno federal alemán, y en corcondancia con la Daimler-Benz A. G., el Deutsche Bank A. G. ha manifestado estar dispuesto a hacerse cargo de las acciones, con el objeto de evitar la salida de esta participación al extranjero y de asegurar la independencia empresarial de la Daimler-Benz A. G. El Deutsche Bank A. G. tiene la intención de colocar dichas acciones a su debido tiempo en forma adecuada a su finalidad".

En relación con la comunicación transcripta, la Junta Directiva de la Daimler-Benz A. G. ha dado a conocer su opinión como sigue:

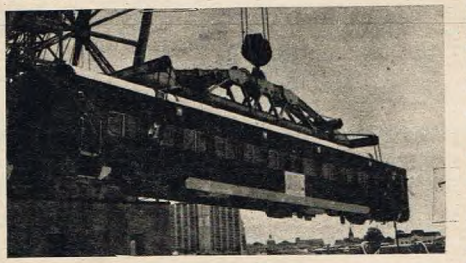
"La Junta Directiva se ha expresado positivamente y sin reservas respecto a las negociaciones que han culminado con la transferencia de las acciones de la casa Flick al Deutsche Bank. La Junta Directiva celebra especialmente esta combinación, porque con ello se garantiza la posibilidad de proseguir sin interrupción alguna la exitosa política empresarial, poniéndose fin al mismo tiempo, mediante esta clara regulación de la estructura de la propiedad, a las especulaciones circulantes hasta ahora".

• AUTO RADIO CENTRO SUR II

Acrecienta sus actividades comerciales de especialización en automotores la firma Auto Radio Centro Sur II, ubicada en la intensísima zona de actividad de Constitución, Salta Nº 1345, Capital.

Hace más de quince años se especializa en la venta y reparación de acondicionadores de aire y colocación de calefactores para todo tipo de automotor, estéreos, magazines, cassettes, etc. O sea lo que hace hoy placentero el manejo del auto y fácil los viajes largos, o en tránsito complicado. La firma cuenta con representación exclusiva de varias marcas de prestigio universal.

Micronoticias DEL MUNDO



"FIAT": NO SOLAMENTE AUTOS

Los FF.CC. del Estado, chilenos, recibieron los primeros quince coches para pasajeros (1a. línea general), construidos aquí por "Fiat Concord", en sus establecimientos MATERFER (Córdoba). Capacitan 92 asientos y serán agregados a otros 15 más. Todo significa un valor exportable de 4 millones de dólares, por los 30 (266 millones m/n. argentina, por coche). Significan 10 mil horas-hombre, cada una de dichas unidades.

EDIFICIO PARA O. H. PICCONE e H.

Hace 40 años justo: 1935 el visionario Antonio Piccone comenzó sus actividades en el gremio automotor capitalino. Hoy, proyectada la obra sobre su hijo Oscar H. Piccone, la firma que responde a su nombre "e hijos", ofrece su concluyente experiencia máxima en reparación y venta de silenciadores y caños de escape para todo tipo de automotor. Para ello se implantó un amplio local propio y se inauguró en Honorio Pueyrredón 1999, esquina calle Batalla del Pari 488490, Capital Federal. Suerte y buenos augurios de éxito le deseamos en este nuevo paso.

BESIO: GRAN SEÑOR PERIODISTA

El 29 de enero, imprevistamente, nos dejó un querido digno gran colega: Horacio Duilio Besio, señor en el arte de comentar deporte. Lo conocimos desde sus lejanos comienzos y con él compartimos momentos inefables. Inclusive la creación de nuestro Círculo de Periodistas Deportivos, que presidió con el respeto que los veteranos colegas saben atender la obra comunitaria. Aquí lo vemos, sonriente y dichoso, la noche —no hace mucho— cuando, en una cantina boquense puso sobre los hombros del maestro de todos, don "Salus" González, el poncho que lo cubrió con sincero cariño.

• SAFRAR-PEUGEOT: PREMIOS

Hizo una cosa gratísima: agasajar a los corredores, mecánicos y preparadores bajo cuya responsabilidad estuvo, durante todo el pasado año, la defensa del viejo prestigio del león, en las competencias del TN. argentino. Eduardo Casá, como presidente del "club deportivo de concesionarios Peugeot", entregó obsequios a pilotos más destacados: Carlos Garro, ganador del último Gran Premio Nacional; Francisco Mayorga, Alberto Vallasciani, Jorge Maggi, Francisco Alcuaz, Héctor Fiorda y Roberto Monguzzi. Carlos Estévez (preparador), fue distinguido en forma especial por su trabajo en varios autos de la marca que mejor comportamiento lograra el pasado año.

• VACACIONES EN "DE MILO"

Mediante gentil notificación (que damos al lector), la conocida firma De Milo S.A.I.C. "motores a nuevo" comunica que cerrará sus establecimientos, por vacaciones, del 3 al 16 de febrero. Reapertura el 17, lunes, en Av. Juan B. Alberdi Nº 7358, Capital.

• PRECIO DE LOS AUTOS

Entre cientos de problemas se agregará este. Y la Secretaría de Comercio de la Nación dispondrá el congelamiento de los precios de los automotores NUEVOS, retrotraídos a la fecha del último aumento aprobado. Se advirtió: "Aquellos concesionarios que estén cobrando sumas superiores a las autorizadas, tendrán que devolver las diferencias". Se dará, oficialmente, lista de precios por unidades "cero kilómetro". Luego seguirá el control con los repuestos respectivos. Trascendente disposición, goza de títulos amplios en la prensa grande, radio y TV.: Más de 200 mil personas al año están pendientes de esta operación millonaria. Una de las importantes en el país.

• TRABAJARAN FUERTE

Desde el 18 de diciembre tiene nuevas autoridades el club Argentino de Regularidad y Rally, sede Alberti 338, Capital. Presidente: Félix E. Barral; vice: Jorge A. Maggi; Secretario: Néstor L. Frechóu; prosecret.: Jorge A. González; vocales titulares: Julián Fernández, Luis Gómez, Néstor Lecuénis y Alberto Minell; suplentes: Miguel

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

E. Dusserre, Beatriz O. M. de Rubinich, Modesto J. L. Zanoa y Miguel A. Yasky. En primera reunión, las subcomisiones accesorias quedaron a cargo de: Regularidad y Campeonatos: Cont. Néstor L. Frechóu; de Regularidad Comercial: Eduardo Rubinich; de Rally: Enrique Tettamanti; Actividades Turísticas: Néstor Lecuénis; Prensa y Propaganda: Jorge A. Maggi, e Intendencia: Jorge A. González. Representante ante CADAD (Comisión de Fed. Regional 1) será Alberto Rodríguez y ante CADAD (subcomisión regularidad) de la misma, Luis Gómez. Su programa comenzará inmediatamente.

• OTRA CHARLA, EL 20

Al buen éxito de la primera charla turístico-automovilística ilustrada, a cargo del escritor Juan Carlos Cané, director de Cultura del Touring Club Argentino, seguirá otra. Será ofrecida en los elegantes salones centrales del "Club Pueyrredón" de Mar del Plata y se efectuará el jueves 20 de febrero, desde las 19 hs. El tema versará sobre viajes por Oriente, acompañados por exhibición de diapositivas-color. Entrada libre.

• RENUNCIA A FECHA

La Asociación Cordobesa de Volantes renunció a la fecha que le fuera concedida para el 23 de noviembre próximo a fin de realizar una prueba para T.N. Esta determinación se tomó en vista de estar la entidad disconforme con el monto total de premios que debía distribuir para la citada.

• OTRA; ES ACEPTADA

Existe, por lo que vemos un "Competición Tucumán Club" que, indudablemente es nueva entidad tuercómana en el Norte, sitio siempre tan propicio para estos desarrollos. La entidad pidió a CADAD fecha para un evento Mecánica Argentina-Fórmula 4 y se le concedió la del 18 de mayo. Esta ya estaba prevista "para ser acordada a entidad solicitante". De modo que tal iniciativa es magnífica: "¡Fórmula Cuatro vuelve al Norte!".

• CHILE, EN VIEJA INICIATIVA

Observamos que en los últimos diez años, el auge del automovilismo continental (zona sureña, sobre todo), ha sido excepcional. Pronto cada país estará pugnando con los nuestros rueda a rueda. Por eso con motivo de una reunión que coincidentemente iba a efectuarse en San Pablo, de paso se efectuó el Gran Premio del Brasil, el integrante de la Federación Chilena del Automovilismo, Jorge Lavanderos y el vicepresidente del comité olímpico chileno, Sergio Santander iban a pedir la formación de la Confederación Sudamericana del Automovilismo Deportivo. Con miras a la implantación de los campeonatos correspondientes a esta zona (por el momento hay demasiadas categorías en pugna).

• AUTOABASTECIMIENTO

Cada litro de combustible que se importa es una sangría para el país. Pero nuestros Y.P.F. trabajan denodadamente a fin de que la actual e inesperada revaloración por vía de naciones productoras, se diluya con respecto a nosotros. Para 1977 tendremos que autoabastecernos, totalmente. Para ello se encaró la adquisición de buques, helicópteros y remolcadores destinados a tareas de investigación submarina. Ya la primera plataforma fue adquirida el 12 de diciembre último, en 257 millones de francos. Se destinará al área de San Sebastián-Tierra del Fuego. Hay que gastar inmediatamente para otros 20 vehículos, 20 millones de dólares más.

• MILES, ADMIRANDO

Organizada por una comisión especial integrada por autoridades del importante y veterano diario "La Capital" de Mar del Plata, con el auspicio de entidades periodísticas similares de todo el país, se efectuó, agregándoselo al programa del Centenario de M. del Plata cuyos actos culminarán el 30 de marzo próximo, una exposición céntrica de **"Primeros Números de Ediciones Periodísticas"**. Más de 350 ejemplares rarísimos de las más importantes y antiguas figuraron allí. También estuvo COCHE A LA VISTA! con su número inicial que tiene más de 27 años de antigüedad y que resultó de enorme interés, dado el alto entusiasmo que hay en esa zona por el deporte. Esta realización coincidió con una idea que andaba en el aire, no conclusa y similar: Exhibición de todas las ediciones habidas en los deportes mecanizados argentinos. Esto quedaría para el 5 de diciembre próximo. Ya se cuenta con material valioso.

• BARILI; UNA PLAQUETA

El decano de los colegas periodistas de Mar del Plata, don Roberto T. Barili ha entregado a esa muestra más de 70 ediciones exclusivamente impresas en Mar del Plata y que son de su pertenencia. Sumado a su entusiasmo y en su condición de favorecedor de este tipo de iniciativas que tanto bien hacen al turismo, automovilismo y periodismo, el Touring Club Argentino ha resuelto concederle una **"Gran Plaqueta-Mérito Centenario de Mar del Plata"**, que le será entregada por autoridades del citado instituto con la presencia de colegas del automovilismo allí residentes. Posteriormente se efectuará un ágape. Lugar y fecha se anunciarán, a mediados de febrero.

• MENDOZA: 600 MILLONES

Ignoramos cuánto Mendoza produce de uva, pero de petróleo se honra en anunciar que produjo 600 millones de dólares en los últimos doce meses.

CHAMPION Y PREMIOS '74

La Champion Spark Pulg Co., productora de bujías de esa marca, reunió a campeones de automovilismo para entregarle sus premios, por 1974. El señor Bell, representante en nuestro país, aparece con Francisco Soler Aragón, de la firma y Blas de Villa, colegg, ante el índice acusador de Juan Maneul Fangio. La reunión fue en el Club Americano.

UN IMPORTANTE LUGAR, OCUPA EN LA ARGENTINA LA EXPORTACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

En el campo del desarrollo económico y la evolución industrial de este siglo, la industria automotriz despeña un rol trascendental a través de su contribución al progreso de las ciencias, la ingeniería, la economía, la producción en serie y la técnica de dirección, revolucionando también en forma positiva, el concepto del transporte, al liberar y otorgar autonomía al individuo, transformándose en símbolo y causa del progreso de la época.

La Industria Automotriz Argentina, consolida su autonomía difundiendo técnicas de avanzada más allá de las fronteras, transfiriendo y adaptando una moderna tecnología y estableciendo nuevas fuentes de trabajo y alta capacitación.

Esta asimilación de conocimientos y experiencias ha creado las condiciones que permiten el desarrollo de otras actividades y productos, también de complejo tecnológico, sustituyendo importaciones y aportando productos de avanzado diseño.

Desde el año 1961 hasta 1973, la Industria Automotriz Argentina, produjo 2.797.097 automotores, exportándose durante este último año, 3.309 automóviles y 8.139 vehículos comerciales, totalizando 11.448 unidades por un valor de 52,5 millones de dólares. Los que sumados a las exportaciones de partes y vehículos desarmados, hacen ascender dicha suma a 91,7 millones de dólares.

Durante los siete primeros meses de 1974, se exportaron 7.657 unidades, correspondiendo a 2.812 automóviles y 4.845 vehículos comerciales.

El valor de las exportaciones en lo que corresponde al primer trimestre de este año, es de 26.595.606 dólares, cifra que manifiesta dentro de este marco optimista por alcanzar el pleno desarrollo del país, la importancia que la exportación automotriz tiene en el programa argentino de expansión en el cual ocupa un rol de preminencia clara.

Los países destinatarios de estos envíos, constituidos por unidades desarmadas son: Alemania, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia Costa Rica, Cuba, Ecuador España, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Honduras Inglaterra, Italia, Libia, México, Nicaragua, Noruega, Panamá, Paraguay, Perú, Rumania, Senegal, Sudáfrica, Tailandia, Taiwan, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia y otro grupo de países no determinados.

ARGENTINE AUTOMOTIVE EXPORTATION

Since its beginnings in 1961 till 1973, the automotive industry has produced 2.797.097 automotives, exporting during this last year 3.309 cars and 8.139 commercial vehicles, totalling 11.448 vehicles for 52,5 million dollars, which added to the exportations of parts and disarmed vehicles raise the figure to 91,7 million dollars.

During the first seven months of 1974, 7.657 unities have been exported, 2.812 cars and 4.845 commercial vehicles.

These shipments of complete unities, parts and disarmed unitries are sent to: Germany, Australia, Belgium, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Spain, United States, France, Guatemala, Honduras, England, Italy, Libia, Mexico, Nicaragua, Norway, Panama, Paraguay, Peru, Romania, Senegal, Southafrica, Thailandia, Taiwan, Uruguay, Venezuela and Yugoslavia.

"NOTICIERO AUTOMOTRIZ" N° 1

Se habla y es sintomático que las ediciones impresas, en todo el mundo, sufren una apretura que no conocieron en el siglo. Desde los EE.UU. al último pueblecito del Africa se lamenta este receso, motivado por carencia de papel y otros altos costos. Sin embargo, así como desaparecen hojas famosas de extensísima vigencia —y no por factores políticos, imposiciones, o descrédito— nacen otras que tienen el derecho absoluto de, a su vez, probar fortuna. O también nacer, para completar un ciclo. Esto es lo que ocurre del NOTICIERO AUTOMOTRIZ cuyo número UNO acaba de publicarse en el país, editado en esta capital: es la primera audaz publicación, impresa a dos colores y editada sobre papel ilustración que aparece en el nuevo y augural "mercado exportador argentino", para cumplir así una misión de alcance. Arturo Hansen y Jorge A. Villaverde se responsabilizan de ella, como Edición y Dirección; serán secretarios redaccionales José E. Fernández Licera y Diana Repetto y asesor de exportación, Juan G. Tinelli. Si hay algo más de buen augurio, es que nació en la Avda. de Mayo, donde en el 1157, 1° piso, of. 114/115, tel. 37-0061 (int. 79) tiene sus oficinas. Las iniciales 16 págs. de NOTICIERO AUTOMOTRIZ presentan algunas notas en idioma castellano e inglés. Si bien ahora la mayor exportación nuestra va a países que hablan castellano y algunos africanos, este doble idioma hace a la publicación más universal y le da jerarquía. Augurámosles a los colegas una rápida difusión internacional de su generoso esfuerzo. Ya con 165 naciones en el mundo actual, hay extenso margen para difundir las excelencias de los autotomores que aquí fabricamos, reconocidas por muchos países.

RADIOGRAFIA DEL FORD TAUNUS COUPE

► Una nota de
AUGUSTO R. DE MURO

● *De agradables líneas perfiladas, la flamante cupé está equipada con el motor grande de 2300 cc. que entrega 122 HP. a 5.000 revoluciones por minuto.Par motor (19,6 mkg) a 3.500 revol. p/minuto.*

El 30 de enero se produjo la esperada presentación por Ford Motors Argentina de la coupé Taunus. La expectativa creada fue grande y seguramente la flamante unidad dejará satisfecho al mundo 'tuerca".

Culmina así un proceso iniciado en 1962, año en que la industria automotriz argentina acusó una notable expansión al iniciar la produción de automóviles los tres grandes de los Estados Unidos: General Motors, Ford y Chrysler, además de IKA, con sus Rambler.

Esa producción, sumada a la ya existente y de la cual Fiat y Peugeot eran sus más altos exponentes, fue absorbida sin mayores problemas por compradores ávidos de unidades 0 km. El usuario se encontró desde entonces con la posibilidad de elegir de acuerdo con sus necesidades y recursos dentro de una gama bastante diversificada de modelos. Además, en pocos años los autos fueron perfeccionados y adaptados a los requerimientos locales hasta alcanzar un nivel técnico y funcional realmente notables.

Con sentido práctico y realista al principio las fábricas dedicaron todos sus esfuerzos hacia vehículos de dos y cuatro puertas, dejando para más adelante la producción de otros modelos, de menor demanda, especialmente de la coupé.

En 1967 apareció la coupé Torino —todo un suceso— y ella se agregó a las producidas por Fiat. Luego se sumaron otras y llegamos así a 1974 con una producción total de 212.088 automóviles, de los cuales solamente 10.471 fueron coupé, es decir, escasamente un 4,95 %. En esta última cantidad están incluídas las primeras 101 unidades Taunus salidas en diciembre de la planta de General Pacheco y presentadas días pasados.

Es cierto que 1974 fue un año pleno de dificultades para las plantas terminales y que su rendimiento se vio sensiblemente trabado por problemas de abastecimiento y costos, pero aún en el caso de haber logrado quebrar la barrera de los 300.000 automotores (con los comerciales incluídos) el porcentaje registrado para las coupés habría sufrido muy pocas alteraciones.

● TAUNUS GT

Pero volvamos al Taunus GT.

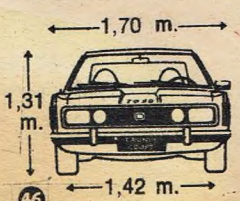
El auto gusta por su apariencia y satisface por sus características mecánicas. En este último aspecto se diferencia poco del cuatro puertas salvo en algunos detalles. Está equipado con el motor grande, de 2300 c.c., que es opcional en el modelo de lujo. Con una carrera de pistón de 79,4 mm., idéntica al dos litros, y un diámetro mayor, 96,0 contra 89,3 mm., más un carburador de dos bocas y una relación de compresión de 8,4 a 1, desarrolla una potencia de 122 H.P., a 5000 revoluciones por minuto. Su par motor es de 19,6 kgm. a 3500 vueltas. A modo de referencia recordaremos que el motor chico, con una relación de compresión de 7,5 a 1 entrega 92 H.P. a 5500 r.p.m. y un torque de 15,1 kgm. a 3000 revoluciones.

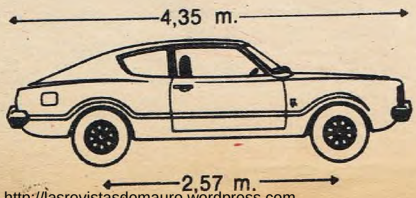
Todos los modelos tienen la misma relación de caja y diferencial y la coupé está equipada con barra estabilizadora trasera. Por supuesto que el árbol de levas a la cabeza, comandado por correa dentada de goma y fibra de vidrio, es de norma también en la coupé.

Según las especificaciones de fábrica, pesa 1.101 kg., es decir, 8 menos que el modelo

Las butacas reclinables poseen apoya cabeza integrado y el tablero incorpora un cuenta revoluciones. Entre ambos asientos ha sido instalada una consola.

Estas son las medidas externa de la coupé. Acusa una altura de 1,31 metros, contra 1,34 del cuatro puertas y su parabrisas es más inclinado que el de éste.





http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

PRODUCCION

Según datos estadísticos proporcionados por ADEFA, durante 1974 se produjeron 10.471 coupés distribuídas en la siguiente forma:

Torino TS	**4.777**
Torino GS	**99**
Chevy Serie 2	**2.705**
Fiat 125	**1.488**
Dodge GTX	**689**
Dodge RT	**612**
Taunus	**101**
Total	**10.471**

standard y a su vez es 16 kg. más liviana que el GXL.

Son estos valores muy ínfimos como para que influyan sobre la velocidad de la unidad, pero en cambio sí debe prestarse atención a su menor altura, de 1,31 m. contra 1,34 m. del sedan, factor este que contribuye a una mejor penetración. El parabrisas, muy inclinado y la cola conforman un conjunto aerodinámico muy logrado, que permite avanzar a muy altas velocidades con mínimo zumbido del viento.

Creemos ocioso entrar en otros detalles técnicos pues los mismos ya fueron analizados en estas mismas columnas al aparecer el sedan.

• EXTERIOR E INTERIOR

La flamante coupé reune todos los atributos indispensables para situarla entre los vehículos de corte típicamente deportivo. Se trata de un vehículo de poca altura y según dejamos dicho más arriba con un buen perfil aerodinámico y sin duda excelente penetración.

Reune, en suma, todos los pro y los contra de las coupé y al mencionar los factores negativos nos referimos al sacrificio de la comodidad del asiento posterior en favor de una adecuada fluidez de líneas y estética. En ese sentido no es ni mejor ni peor que otras y quien la compre, tendrá que hacerse a la idea de un 2 asientos cómodos y funcionales, con el agregado de otras dos plazas, no tan cómodas.

El frente sigue la línea del sedan pero la rejilla negra aloja dos faros adicionales con lámparas de iodo, en tanto la amplia e inclinada luneta trasera termina en una cola de gran limpieza.

CARACTERISTICAS TECNICAS

• DISEÑO

—Carrocería autoportante, totalmente soldada, sellada y aislada con bujes de goma. Paragolpes de superficies curvas, integradas a la línea de la carrocería con uñas recubiertas de goma. Parrilla de aluminio. Faros rectangulares y redondos de luces halógenas.

—Cristales laterales curvos, templados, de seguridad en todas las ventanillas, parabrisas de mayor iluminación que el sedan 4 puertas, lunetas, y ventanilla traseras de apertura lateral. Manijas de puerta interior y exterior embutidas.

—Llave reversible que acciona conjunto traba de dirección e ignición, puertas y baúl.

• INTERIOR

—Tablero acolchado antirreflejos, con tacómetro y odómetro parcial, y perilla comando luces halógenas. Asientos delanteros reclinables y volcables tipo butaca con apoyacabezas integrado, tapizado vinílico. Volante deportivo forrado en cuero. Alfombras moquette. Cinturones de seguridad. Mandos de bocina, guiñada, luces altas, limpiaparabrisas y luces, montados en tres palancas sobre columnas de dirección. Consola central y palanca de cambios en el piso. Baúl de igual capacidad que el sedan.

• MOTOR

—4 cilindros, 2.300 cm³.

—diámetro 96,0 mm. carrera 79,4 mm.

—árbol de levas a la cabeza comandado por correa dentada.

—Cigüeñal apoyado en 5 bancadas

—sistema de ventilación positiva de cárter.

—filtro de aire remoto en baño de aceite.

—carburador de 2 venturis.

—relación de compresión 8,4:1.

—cebador manual.

—potencia 122 HP a 5.000 R. P. M.

—par motor (19,6 mkg) a 3.500 R.P.M.

• SISTEMA ELECTRICO

—Alternador 38 Amps. 540 w.

• EMBRAGUE

—Tipo monodisco seco de pedal suspendido accionado por cable-diámetro 21.59 cm.

• TRANSMISION

—De cuatro velocidades de avance totalmente sincronizadas y retroceso con palanca en el piso de varillaje interno.

—Relaciones:

1ª	3.36
2ª	1.81
3ª	1.26
4ª	1.00
Retroceso	3.36

• EJE TRASERO

—Semiflotante de engranajes hipoidales. Relación: 3.73:1.

• SUSPENSION

—DELANTERA. Independiente montada en un subconjunto aislado por bujes de goma. Compuesta de triángulo superior, brazo inferior, barra reactora, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos interiores hidráulicos de doble acción y barra estabilizadora. Topes de goma tipo progresivo.

—TRASERA. Montada sobre bujes de goma compuesta de 4 barras reactoras, resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos hidráulicos de doble acción y barra estabilizadora.

• DIRECCION

—Piñón y cremallera. Relación: 18,7:1, volante elíptico (375 x 350). Diámetro de giro: 9,95 m.

• FRENOS

—A doble circuito, servo asistidos. Delanteros, a disco de 24,76 cm. de diámetro. Traseros, a tambor con cinta, auto-ajustables. De estacionamiento, con comando entre butacas.

¡Aquí MOTOCICLISMO!

► Por JUAN LUIS MORETTI

EL sábado 18 de enero, la gente de la Asociación Mutual de corredores de motocicletas se reunió, a los efectos de coronar a sus campeones 1974. La cosa fue en la cálida sede del Club Motociclista "Porteño", institución de las pioneras en la actividad de las dos ruedas motorizadas. Se hallaban allí representantes de todas las especialidades. Fueron coronados con el título máximo, por CATEGORIA 50 cc.: Raúl Ubieta; en 100 cc.: Fernando Cerdera (quien también se alzó con los títulos de las 125 cc. y la 175 cc.). Y, desputando nuestro vicio, hablamos de fierros rápidos, hasta altas horas de la madrugada.

• MOTOCROSS, EN BARILOCHE

Organizada por la Unión "Motocross-Bariloche", dará comienzo allí la octava temporada internacional de tal especialización. Con el atractivo marco de la belleza natural de esa zona, se harán presentes —además de destacados valores de las escuderías "Nella Garagnani" y "Zanella"— otros muy importantes, procedentes de Chile ,Venezuela y Perú. Produciráse así un enfrentamiento deportivo que, a no dudar, será muy grato para el espectador (millares de turistas de todo el mundo: buena forma de dársele algo más que el hermoso paisaje y anécdotas lugareñas). Esta es magnífica ocasión para que, compitiendo con lo mejor de "cross" que hay en el sector sudamericano veamos a nuestro magnífico Claudio Pesce luego de sus experiencias en los "countries" de EE.UU.

Como por centílleca ,"ilustral", Aerolíneas Aéreas y la Unión Motocross estaremos también allí, presentes: al regreso aportaremos en COCHE A LA VISTA! todo lo más interesante de lo visto y oído. Los circuitos en los que se batirán los "crossmen", son: SABADO 8 FEBRERO, en el de Villa La Angostura. DOMING 9 y MARTES 11, en Colonia Suiza. Ya Santiago Bocialupo con sus 27 emisoras sureñas, está atento a tales eventos.

• 5º VUELTA DE LA PAMPA

El club "General Belgrano" de Santa Rosa-La Pampa, confirmó resultados de su quinta "vuelta" sobre rutas bravas. Por su característica este evento hoy único en el mundo y,parece que ha interesado mucho a los actuales poderes del deporte argentino para dársele, significativamente, tal relieve. El lector recordará que adelantamos ya algo, pero es importante consignar los clasificadores: PRIMERA ETAPA - *Ganó* el 46, José Suárez (Sta. Rosa-La Pampa), en 3h04m11s; 2º el 3, Norberto Gouts (Sta. Rosa-La Pampa), en 3h 06m26s; 3º el 33, Alfredo Bianchelli (Junín-Bs. As.), en 3h 06m33s; 4º el 49, José Maulini (Junín-Bs. As.), en 3h16m31s; 5º Dito Rodríguez (Sta. Rosa-La Pampa), en 3h19m58s; 6º Ignacio Rubio; 7º Oscar Sáez; 8º Edgard Gouts; 9º Ricardo Coire y 10º Luis Rojas. SEGUNDA ETAPA - Ganador del tramo final fue Oscar Sáez (de Eduardo Castex), en 2h45m20s; 2º el Nº 3, Norberto Gouts (Sta. Rosa-La Pampa), en 2h47m09s; 3º el 46, José Suárez (Sta. Rosa-La Pampa), en 2h48m58s; 4º el 37, Edgard Gouts (Sta. Rosa-La Pampa), en 2h51m28s; 5º el 33, Alfredo Bianchelli (Junín-Bs. As.), en 2h51m43s; 6º y primero entre "reenganchados" el 31, Juan A. Camba (Sta. Rosa-La Pampa), en 2h54m32s y atrás: Luis Rojas; José Mazzoni (2º de "reenganchados") y José Maulini.

Esta competencia —la más extensa— resultó una lucha implacable. Desde la neutralización inicial, a 167 km. de la partida pelearon desde la bandera de largada: Gouts, Bianchelli, Suárez y Maulini. Tras la segunda neutralización el puesto puntero fue agrado fugaz para varios buenos competidores, alternándose en dicho comando: Bianchelli, Gouts y Suárez. ETAPA: *Ganó* José Suárez. En el segundo tramo agónico Bianchelli tomó la punta, hasta dos km. antes de la primera neutralización. Allí, por problema mecánico, tuvo que detenerse. Perdió minutos y continuó, como un campeón que es. En el tramo, Alfredo Bianchelli, se distinguió. Sumados ambos tramos se dio: CLASIFICACION GENERAL: *Ganó* el 46, José Suárez, en 5h53m10s; 2º el 3, Norberto Gouts, en 5h53m36s; 3º el 33, A. Bianchelli, en 5h58m16s; 4º el 49, José Maulini, en 6h13m47s y 5º el 51, Oscar Sáez, en 6h17m33s.

• SPEEDWAY, EN BAHIA BLANCA

Está realizándose en la pista apropiada del club "Tiro Federal" de la importante ciudad sureña un interesante programa de motociclismo-espectáculo, en el que se incluyen máquinas de 100 cc., 177 cc y motos "Jap", a la manera tradicional como Mister Hunting nos lo hizo conocer, hace 41 años atrás, en el "Huracán Speedway" de Bs. As. Las recaudaciones, superando los más optimistas cálculos, hacen ver que en el país hay que procurar HACER BIEN ESO, porque hace falta espectáculo vibrante y no costoso para tres millones de veraneantes. Las primeras pruebas, cataron estos finales: 1ª SERIE (100 cc.). *Ganó*: Jorge Millán, en 1m15s2|10, sobre Carlos Romanelli y Eduardo Ramos; 2ª SERIE. *Ganó*: Jorge Vallejos, en 1m12s, sobre Jorge Turrión y Luis Cangelosi, y la final fue para Jorge Vallejos, en 1m46s 1|10 sobre Carlos Schettini y Jorge Turrión. La prueba para 175 cc. fue victoria para Jorge Turrión, en 1m42s5|10, sobre "El Pulpo" y Jorge Vallejos. En cuanto a la brava, para motores "Jap", consagró a "El Pulpo" en 1m05s, sobre Horacio Ilacqua, a 9 décimas; Jorge Bonacci; Héctor Ilacqua y J. Cuadrado.

• "DOS RUEDAS NUESTRAS POR EL MUNDO"

Al entrar a nuestro puerto querendón la hermosa "Fragata Libertad", tras de recorrer una vez más todos los mares del mundo, nos sentimos orgullosos, como motociclistas.

En efecto, esa "escuela navegante" de la Argentina, orgullo de nuestra gente de mar, llevó distintos productos de nuestra industria, que ya exportamos a más de 70 naciones. Lo importante es que también se llevó una motocicleta, industria argentina, marca ZANELLA, del modelo "Mara". Vistosa y eficiente maquinita que usó la oficialidad de la nave para desplazarse, independientemente, en distintas ciudades en cuyos puertos hizo etapa.

• RETORNA FACETTI

El 1º de febrero retornará al país, tras extensa turné europea, Carlos S .Facetti, ex deportista hijo del primer importador de motos y uno de los viejos campeones del kilómetro: don Pedro Facetti. Informará de lo visto en el Viejo Mundo, motociclísticamente considerado.

KARTING: 59 REUNIONES

¡A no asustarse ,amigo lector, que no es aquí en el país! Se trata del programa oficial, internacional, establecido para este año por la FIA. *MARZO:* día 8, en Matal-Umhlanga (Africa); día 15, en Zwartkops (Transvaal), y 15-16, en Horrem-Alemania. El 22, en Port Elizabeth (Sudáfrica); el 23, en Garchnig, Alemania y el 29-30, en Viernheim-Osterpreis (Alemania. *ABRIL:* Se inicia el 6 en Suiza-Lausanna (Wohlen) y sigue 12-13 en Niederkruetchen-Alemania. El 20 será en Monza-Italia (pista Biassono); ese día también en el "Paul Ricard"-París y el 20, en Kart -pista de Alzey-Alemania. El 26-27 será en Liedolsheim (Al); el 27, en Neumünster (Al) y también el 27, en Jyllandsringen-Dinamarca. Match: Noruega-Suecia-Inglaterra-Dinamarca. *MAYO:* El 4, en Wholen, Suiza (CAMP. Europa); el 10-11, en Frankfurt-Al.; el 11, en Marciano-Roma-It.; el 18 "a determinarse"; el 18, en Neuenburg-Al. Ese día también en Ljubljana-Yugoslavia. El 18-19, en Hannover (Al); el 24-25, en Oppenrod-Al. *JUNIO:* El 1º "Los 1.000 Runden", en Rhön-Al; el 1º en Bad-Kreuznach (Al); 1º y 2, en Jesolo-Roma-It.; el 8, en Rodby-Dinamarca; el 14 y 15, en Kozle-Varsovia (Camp. de Europa); el 22, en Hamburgo-Al.; el 22, en Garching (Pmio. Naciones (Al.), y el 28-29, en Liedolseim-Al. *JULIO:* 5 y 6, en Frankfort-Al. (a det.); 12 y 13, en Fulda-Austria (Copa Juniors); 26 y 27, en Oppenrod-Francfort-Al. y el 27, "Copa de la Amistad", en Rusia (Moscú). *AGOSTO:* 2 y 3, Trofeo "Países Latinos", en Lisboa-Portugal; 3, en Kalterkirchen-Al.; 13 y 15, en Brignolles-Fr. 16 y 17, en Berlín-Al.; 17, en Enköpings-Stokolmo-Suecia (Camp. Europa) y el 31, el Zavod Motokar, en Praga-Checos. *SETIEMBRE* (récord de actividad): 6 y 7, en Horrem-Al.; ese día en Knittlingen-Al.; 7, en Amstetten-Austria; 7, en Orzinuovi-Roma-It.; 7, en Festuge-Dinam.; 12, (Vitgeest) Holanda (Camp. de Europa); 12, Copa de Damas, allí mismo; 13, G.P. de Berna-Suiza; 13 y 14, en Liedolsheim-Al; el 14, en Vestsjaelands-Dinam.; 20 y 21, en Wildergerger-Al.; 20 y 21, en Garching ("Gran Octubre")-Alem.; el 21, en Manching-Al.; el 28, en Salzburgo-Austr. y el 28, en Donau-Alem. El Campeonato del Mundo se hará del 1 al 5 de octubre en el elegante "Paul Ricard", de París (escribir a G.N.K. 42-rue Guy Moquet- F. 75017-PARIS; para datos). El 11 y 12 será en Hagen-Al. y la última fecha, es el 18 y 19 de octubre, en Niederkrüchten-Francfort-Alemania.

Esto aclara que NINGUN PAIS de nuestro continente tendrá no solamente chance de organizar el mundial, sino que hasta se ignora de su participación. Acaso Brasil se haga presente. No sería extraño, también Venezuela (ver nota). De lo que nadie sabe nada... ¡y estamos a febrero!, es de la posible actividad local.

LUIS MIGUEL

AUTO modelismo

►Por TONI FERRANDO

INDUDABLEMENTE, 1974 no fue uno de los años buenos para el automodelismo argentino. El minideporte se debatió entre promesas de grandes realizaciones (que no llegaron a cumplirse), y los clásicos campeonatos de siempre, de los cuales se destacan netamente los de Córdoba.

—La provincia mediterránea fue la que más actividad tuvo durante el año. También, donde mejor se organiza.

—Carlos Williams, cronista local, nos mantuvo informados de todos los resultados. De ello nos asombró la cantidad de inscriptos que semanalmente hubo en distintas categorías y escalas.

—En Córdoba compitieron personas de ambos sexos y de todas las edades.

—También él sur argentino tuvo año fructífero. Especialmente en Río Gallegos. Con buena organización. Lógicamente, con menos inscriptos que en Córdoba.

—Prácticamente con solamente ésto termina todo lo bueno realizado durante 1974.. Si bien a principios del mismo supimos que iba a trabajarse a todo ritmo en el "Ateneo Juventus", de Olivos-Bs. As., después comenzó a retacearse información. Indicio claro de que la actividad declinaba.

—El silencio de Horacio Milou, no deja dudas.

—Hubo algo auspicioso, sí: La sana actividad desplegada en la "Peña 9 de Julio", de Témperley-Bs. As., de la que dió amplia cuenta nuestro amigo Biasón. El ambiente de ese lugar nos recordó las viejas competencias del "Egle" de Castelar-Bs. As., donde el automodelismo era reunión y solaz, para familias enteras.

—Finalmente, debemos mencionar algo que nos llamó mucho la atención: Con bombos y platillos, Roberto Cicchetti anunció la apertura de un nuevo club (también en Témperley-Bs. As.) que iba a realizarse con la competencia denominada "De los Grandes Campeones", e intervención de los "hombres de oro", del automodelismo argentino. COCHE A LA VISTA! apropósito de ello, hace tiempo reservó un trofeo, especialmente para esa carrera, denominado "Jorge Alonso". En homenaje al pionero de nuestro automodelismo.

—Sin embargo, hace meses que nada sabemos de tal realización. EN ESTAS COSAS, RADICA EL MAL DE NUESTRO AUTOMODELISMO. Aceptamos que existan problemas y se retrase una carrera. Pero, no podemos aceptar que personas que se comprometieron, que nos hicieron informar sobre distintas realizaciones, "desaparezcan del mapa" dejando de lado aspiraciones de cientos de personas que, realmente, quieren a nuestro automodelismo.

—Que ,en tal sentido, 1975 sea distinto, es nuestro deseo.

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

● *Quizá en razón a que nuestra industria automotriz aceptó a pugnar en rutas es por lo que el RALLY, no entró. Pero, en Uruguay se impone*

AUTOS ARGENTINOS PARTICIPARAN EN EL 8º RALLY "19 CAPITALES"

UNA vez más, (la octava), los muy dispares caminos uruguayos serán escenario del Gran Premio "19 Capitales". Prueba que, organizada por la Asociación Uruguaya de Volantes y el Club Uruguayo de Rally, ha llegado ya a ubicarse como uno de los principales eventos ruteros de esta parte del continente.

A través de tres mil kilómetros divididos en tres etapas, sin días de descanso, los participantes habrán de cruzar todas las capitales departamentales, pero para ello deberán transitar por caminos de todo tipo. Algunos, entre ellos —especialmente en el norte— que harían parecer "un billar", en la comparación, a los más bravos de nuestro sur.

Al igual que el año pasado, en que se incorporó al Calendario de la Federación Internacional, la prueba se compone de tramos de velocidad pura, todos ellos sobre caminos secundarios. Enlazados por tramos neutralizados, cuando se sube a rutas importantes. Con ello se consiguen dos cosas: seguridad, ya que no se cruzan centros de gran población a altas velocidades, y respeto por los que nada tienen que ver o menos le interesa la carrera y deben usar las carreteras que son DE TODOS. Y tangencialmente, ya en el plano estrictamente deportivo, una más: como los sectores de velocidad se largan en todos los casos con un mínimo de un minuto entre auto y auto y se desarrollan donde todavía manda "Mamá Naturaleza"; no hay chupada que valga. Todo el mundo "a poncho". Y que "gane el má mejó".

Los automóviles están divididos en cuatro categorías: hasta 1.000 cc., hasta 1.500 cc. y hasta 1.800 cc., en todos los casos con preparación grupo 1 —Turismo Nacional— y una casi "vale todo", Turismo Libre. (grupo 5) en la que podremos ver esos "monstruos" que siempre pensamos que existen nada más que en las revistas.

Estamos en condiciones de adelantar que será de la partida un numeroso grupo de autos argentinos, muchos de ellos con tripulaciones de primera línea tanto de Turismo Nacional como de rally. También habrá representantes de Brasil y Paraguay, dándosele a la prueba real tinte internacionalista.

El total de premios a distribuirse será de 15.200.000 pesos oro uruguayos, además de trofeos. Entre ellos cuatro copas de oro, para los ganadores de las respectivas clases.

La largada será impartida a las 22 horas del día 20 de febrero, desde la rampa ubicada en Pocitos. Desde allí se trasladará la caravana hasta el autódromo "Víctor Borrat Fabini" (El Pinar), donde se hará una prueba de velocidad nocturna. Para luego proseguirse hasta Rivera, completándose 1.200 Km. El día 22 se unirán Rivera con Mercedes. (1.000 Km.) y el domingo 23, se arribará a Montevideo, tras 800 Km. de etapa, en carrera. Los tramos de velocidad abarcarán aproximadamente 2.000 Km., siendo los restantes 1.000 Km. de "enlace".

Inscripciones, se cierran el día 13 de febrero. Para informes, los interesados pueden dirigirse a la "A.U.V.O." (Edil Hugo Prato 2325, teléfono 4.55.92), o al C.U.R. (Av. 18 de Julio 1474, piso 11, teléfono 40 49.81), ambas de Montevideo. En Buenos Aires, pueden retirarse reglamentos en el ACA, y también recabar información a los teléfonos 49-7050 y 768-8735.

ESCASA ACTIVIDAD EN FEBRERO

LOS meses del invierno europeo decrecen en actividad automovilística. Igual cosa ocurre en los EE.UU. Mientras aquí en verano nos ahogamos con un 37º "regalado" tarde y casi a las noches también, en las pistas de los EE.UU. y Europa (casquete del universo del Norte), todo el mundo busca el modo de no asomar la nariz. No nos explicamos porqué en la Argentina se obliga entonces un descanso. Que NO DEBERIA SER ASI, por cuanto en enero-febrero-marzo, no menos de 3 millones de argentinos buscan otros sitios y en ellos espectáculo y emotividad. A falta de algo mejor. Esto es algo que deberá reverse y aportar ideas.

TREPADA. — Habrá en Córdoba, la ex-festivalera, donde a buen seguro la falta de guitarras será reemplazada por motores chicos. Habrá una "trepada" entre Jesús María - La Cumbre y regreso. O sobre circuito del Observatorio. Se decía que es una idea de "un particular". De ahí a la seria organización: clubes locales. Fecha: febrero 9. ¡Suerte!

MINICAMPEONATO. — El Lincoln Automóvil Club - Bs. As. anuncia para el 23 de este mes y 9 de marzo, un "mini" en circuito local. Fiscalizará "Asoc. del Oeste". Premios y trofeos: más de 5 millones m.n. Para "Cafeteras" 1927 y turismo-zonal 1.000 cc. Quiere participar todo el Oeste. Buenas noticias.

CARNAVALES HP. — Habría en esa pequeña localidad costeña que es Santa Teresita, Bs. As., un lindo torneo, mezcla de speedway y midget. Se utilizaría el circuito local del Aero Club. Buen sintoma: si una playa "la pega", en 1976 harán todas lo mismo. En Mar del Plata, por resultancia de 1973, este año hubo allí ciento diez espectáculos diferentes! ¡Más que en Buenos Aires!

ALGO NUEVO. — Hoy, es alucinante cosa. Fue el primer atisbo de deporte motor en el país y un ex presidente inició el berretín: Marcelo T. de Alvear. Ahora va, en serio y en directo: Autódromo Municipal central "17 de Octubre", Capital. Se denominará AUTO SHOW. Se correrá en recta, pero solamente en tramos de 1|4 de milla (400 metros). Serán pruebas "de pique" (ACELERACION). En EE.UU. son singulares. Llevan miles. Apasionan. VIERNES DE NOCHE: 21 hs., días 7, 14, 21 y 28 de febrero, INCLUIDO CARNAVAL. Aparte, películas "tuercas", espectáculos varios y... podría darse un suceso.

RALLY. — Con mucho argentino (gente muy conocida, esta vez), los días 20, 21, 22 y 23 del actual, sobre rutas del Uruguay el Rally "19 Capitales" (ver nota en esta página). La T.V., canal 12 y radios uruguayas podrán ser perfectamente oídas desde todo el Litoral y Sur argentino. Seguro que aquí también se les ofrecerá el apoyo periodístico difusivo.

● INTERNACIONAL

Días 1 y 2. ESTADOS UNIDOS. — "24 Horas de Daytona", por el Campeonato Mundial de Marcas.

Días 7 al 9. IRLANDA (GRAN BRETAÑA). — Rally de Galway, con puntos para el Campeonato de Conductores Europeos de Rally.

Días 13 al 16. SUECIA. — Rally de Swedisch, con puntaje para el Campeonato Europeo de la especialidad (Marcas).

PROGRAMA PARA MARZO

Día 2. — Automoto Club Comodoro Rivadavia. Para Turismo Nacional clases "B" y "C". En el autódromo local.

Día 8. — Zapala Automóvil Club. Para Turismo Carretera, en circuito local semipermanente.

Día 16. — Automóvil Club Mendoza. Para Mecánica Argentina (Fórmulas 1 y 2). En el autódromo local "Gral. San Martín", de su capital.

Día 23. — Vicente López Automóvil Club. "20 Horas Turismo", en el autódromo central "17 de Octubre", Cap. Federal, para las clases "B" y "C".

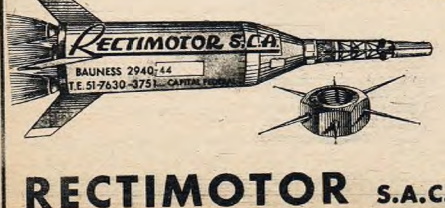
Día 23. — Las Flores Automóvil Club. Iniciación del Campeonato de Fórmula 4.

Día 30. — Automóvil Club "25 de Mayo". Turismo de Carretera, en circuito semipermanente de esa localidad bonaerense.

Día 30. — Para Fórmula 2. (Fecha libre), sin especificaciones.

SI ES PROPIETARIO DE SU COCHE Y TIENE EL TITULO PAGO

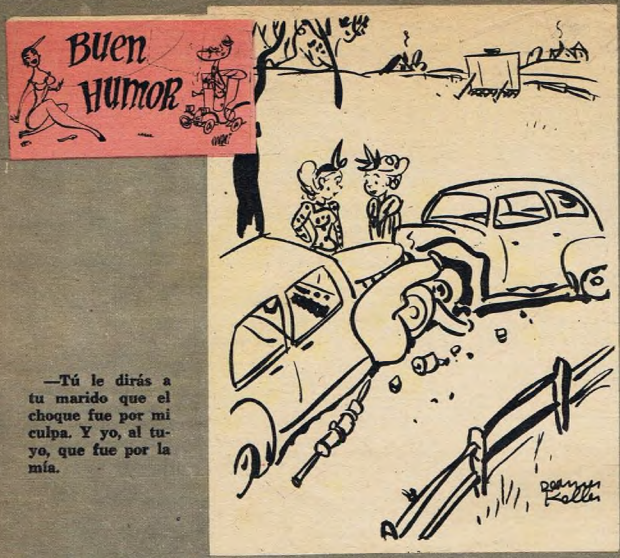
RECTIFIQUE SU MOTOR Y ABONE



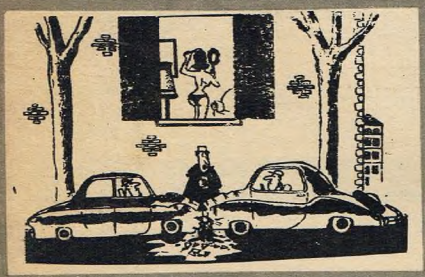
MENSUALES SIN INTERESES NI RECARGO ALGUNO

● FALCON ● CHEVROLET ● DODGE ● TORINO ● FIAT ● PEUGEOT ● IKA ● VALIANT ● SIAM MOTORES NAFTEROS — GASOLEROS.

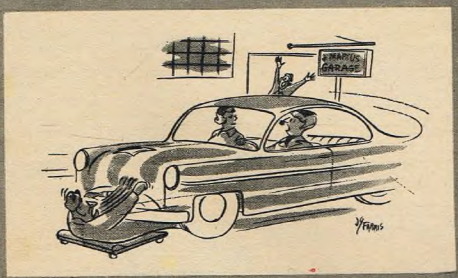
RECTIMOTOR S.A.C.I. BAUNESS 2940/44 - T.E. 51-7630 y 3751



—Tú le dirás a tu marido que el choque fue por mi culpa. Y yo, al tuyo, que fue por la mía.



Agente:—¡A ver... a ver...! La verdad, ¿ehh?... ¿Qué estaban mirando ustedes, para chocarse así?



—¡Qué va a estar arreglado esto: todavía oigo un extraño ruido en el motor!!!

Sabía Vd

A 13.668 millones de pesos LEY alcanzó el valor de las unidades completas (autos-camiones-comerciales) lanzadas al mercado-venta, en el año 1973. O sea que cada auto representa un "capital habitante" de 54.600 pesos m|n. No está mal.

* * *

Hace 67 años la señorita Stranahan actuó como acompañante de su padre al inaugurarse en M. del Plata el primer circuito rutero del Touring Club. Fue la primera muchacha audaz del país.

* * *

El consumo de energía eléctrica para dar abasto de fluido útil a las 10 fábricas de autos del país (año 1973), llegó a 342,5 millones de kilovatios. Incrementó un 12,5 % con respecto a 1972. Se ignora, pero deducimos que incrementó algo también en 1974.

* * *

Todavía, en una calle lateral a la Avda. del Libertador frente a los jardines de Palermo existe el primer garage-estación que la firma decana Retch y Lehmann inaugurase en ella. ¡Es durar!

* * *

¡Crece la Argentina!!... y el dato más positivo se da en la relación de habitantes-automotor que, de 37,5 habitantes por cada auto (año 1935), bajó a 8,4, en 1973. En 1974 el cálculo es así: A plaza 200 mil vehículos más. De baja, 50 mil. Dividirse 150 mil más entre 25 millones.

* * *

Entre las más antiguas publicaciones del país (1830, en adelante) exhibidas en su número UNO en Mar del Plata —enero 1975—, nuestra "Coche a la Vista!" fue la UNICA edición de automovilismo en ella presente.

* * *

La industria automotriz argentina compró a la "auxiliar" (miles de pequeñas y grandes fábricas y productores), en 1973, por un valor de 8.192 millones de pesos ley.

COCHE A LA VISTA, Rodríguez Peña 794, piso 1º, oficina 4, T. E. 44-2213 y 3341, Buenos Aires. Fundada el 1º de octubre de 1947. APARECE EL 1º DE CADA MES. Precio del ejemplar en la República Argentina, $ 8,00 Ley 18.188. Número atrasado $ 12,00. Sólo se aceptan suscripciones por períodos de un año. Suscripción anual $ 150,00, incluido un SEGURO DE TRANSITO de 5.000,00 pesos Ley 18.188, válido por un año a residentes en el país, de ambos sexos de 18 a 65 años de edad. Distribuyen esta revista en Capital y Gran Buenos Aires: Distribuidora RUBBO, Juan de Garay 4228, T. E. 943-4725. Interior y Exterior: Distribuidora CONDOR S.R.L., Av. Independencia 2744, T. E. 97-5190 y 93-8262, Buenos Aires, República Argentina. Preparación e Impresión: Talleres Gráficos FA-VA-RO S.A.C.I. y F. Composición tipográfica: Linotipia MONTES DE OCA, Montes de Oca 1742, T. E. 28-4196, Bs. Aires.

CORREO ARGENTINO
Franqueo a Pagar C. 726
Franqueo Pagado C. 4.934
Tarifa Reducida Concesión Nº 3.730
Registro de la Propiedad Intelectual Nº 1.263.881

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com

JUNTAS MEYRO

LA LINEA MAS COMPLETA EN JUNTAS PARA AUTOMOTORES

MAXIMA CALIDAD EN JUNTAS

IGUALES A LAS MEJORES DEL MUNDO

UNA EMPRESA NETAMENTE ARGENTINA CON FE EN EL PAIS

DIRECTORIO, CAPITAL, MARCAS Y TECNICOS ARGENTINOS SIN LICENCIAS EXTRANJERAS

MEYRO S.A.

FABRICA DE JUNTAS PARA AUTOMOTORES

SALTA 459 — LANUS

Ventas: T. E. 241 - 2861 y 6714 — Adm.: 241 - 6947

JUNTAS MEYRO

Stradivarius 128. "EL COCHE DEL AÑO"

En Cremona, al norte de Italia, próximo al río Po, floreció, entre los siglos XVI y XVIII, la más alta artesanía en violines que conoció el mundo.

Los Amati, los Guarneri, los Stradivarius.

Y en Turín, también al norte de Italia, a orillas del río Po, y unos kilómetros al oeste de Cremona, nació hace poco más de 75 años, otra casa de ilustres artesanos.

Pero éstos no hicieron violines. Se dedicaron a otros instrumentos.

Su pasión y su razón de ser fueron los FIAT.

Esos autos que no tienen nada que ver con otros autos.

Los violines de Cremona fueron y son únicos.

Los FIAT también.

Los violines de Cremona adquirieron, en mérito a su depurada construcción, personalidad propia y fama mundial.

Los FIAT también.

Nunca nadie pudo igualar a los violines de Cremona.

Y nadie ha podido, hasta este momento, igualar a un FIAT.

Productos de una tierra y de una historia; habilidad de orfebres; genio de poetas. Sentir la vida como vida y la gente como gente.

Quizá sea ése el secreto de los FIAT. (Y el de los violines de Cremona).

En 1973, el 125 –"La Máquina" de FIAT–, fue consagrado El Coche del Año en la Argentina.

Fue el triunfo del sentido común. Un fino mecanismo que ahorraba combustible; un diseño elegante con dignidad y medida.

Es que la era del despilfarro había terminado y con ella moría el auto de la desproporción y los cromados.

Por eso, en 1974, "El Coche del Año" no pudo ser sino otro de FIAT.

Esta vez el 128.

Consagrado en Suecia, Italia, Holanda, Alemania, Inglaterra, Dinamarca y Checoeslovaquia con premios y trofeos, era hasta hoy el auto más premiado de Europa.

Con este nuevo lauro otorgado en la Argentina por el periodismo especializado, es ahora el más premiado del mundo.

Ganador en todos los terrenos. Es ya campeón invicto en las carreras. Triunfó también sobre la nafta (18,6 litros de Buenos Aires a Mar del Plata); y sobre el espacio (80 % para 5 pasajeros y 7 valijas y sólo el 20 % para el motor); y sobre el tráfico de las ciudades (no hay coche más corto y manuable en su categoría).

Es que el nuevo "Coche del Año", el FIAT 128, es mucho más que un auto.

Es un legítimo STRADIVARIUS que está esperando que usted le arranque toda la música que tiene adentro.

FIAT
con sensatez

http://lasrevistasdemauro.wordpress.com